



Assemblée nationale  
Québec

# journal des Débats

**COMMISSIONS PARLEMENTAIRES**

**Troisième session - 32e Législature**

**Commission permanente des transports**

**Audition de personnes et d'organismes  
sur l'évolution et l'avenir  
de Québécois (1)**

**Le mardi 1er mars 1983 - No 246**

**Président: M. Claude Vaillancourt**

## Débats de l'Assemblée nationale

### Table des matières

Remarques préliminaires	B-12859
M. Michel Clair	B-12859
M. André Bourbeau	B-12867
Discussion générale	B-12870
Motion pour convoquer M. Jean Campeau	B-12873
Auditions	
Conseil d'administration de Quebecair	B-12879

### Autres intervenants

M. Jules Boucher, président

M. Michel Gratton  
M. Claude Ryan  
M. Denis Perron  
M. Jean-Guy Rodrigue  
M. Michel Bissonnet  
M. Daniel Johnson  
M. René Blouin  
M. Hubert Desbiens  
M. Claude Lachance  
M. Léonard Lévesque  
M. Jérôme Proulx  
M. Cosmo Maciocia  
M. Albert Houde  
M. Jean-François Bertrand  
\* M. Guy Bernier, Conseil d'administration de Quebecair  
\* M. Alfred Hamel, idem  
\* M. Paul Gauthier, idem  
\* M. Ghislain Leblond, idem  
\* M. Jean-Pierre Howison, idem  
\* M. Jean-Louis Trépanier, idem  
\* M. André Bourque, Nordair

\* Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 30 \$ par année pour les débats de la Chambre  
30 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires

Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à  
Éditeur officiel du Québec  
Diffusion commerciale des publications gouvernementales  
1283, boulevard Charest-Ouest  
Québec G1N 2C9  
Tél. (418) 643-5150

0,75 \$ l'exemplaire - Index 5 \$ en vente au  
Service des documents parlementaires  
Assemblée nationale  
Édifice H - 4e étage  
Québec G1A 1A7

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0709-3632

**Le mardi 1er mars 1983**

**Audition de personnes et d'organismes  
sur l'évolution et l'avenir de Quebecair**

(Dix heures dix-huit minutes)

préliminaires?

**Le Président (M. Boucher):** La commission des transports est réunie aujourd'hui pour l'étude de l'évolution et de l'avenir de Quebecair.

Les membres de la commission sont: M. Bissonnet (Jeanne-Mance), M. Blouin (Rousseau), M. Bourbeau (Laporte), M. Clair (Drummond), M. Desbiens (Dubuc), M. Lachance (Bellechasse), M. Léger (Lafontaine), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata); M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges) qui remplace M. Mathieu (Beauce-Sud); M. Rodrigue (Vimont); M. Gratton (Gatineau) qui remplace M. Vallières (Richmond).

Les intervenants sont: M. Assad (Papineau), M. Bisailon (Sainte-Marie), M. Brouillet (Chauveau); M. Polak (Sainte-Anne) qui remplace M. Caron (Verdun)...

**M. Bourbeau:** Je m'excuse, c'est M. Ryan.

**Le Président (M. Boucher):** ...M. Ryan (Argenteuil) qui remplace M. Caron (Verdun), M. Cusano (Viau); M. Proulx (Saint-Jean) qui remplace M. de Bellefeuille (Deux-Montagnes); M. Gauthier (Roberval), M. Grégoire (Frontenac), M. Houde (Berthier), M. Perron (Duplessis).

Est-ce qu'il y a un rapporteur?

**M. Clair:** M. le Président, je suggérerais que le député de Vimont, mon adjoint parlementaire, puisse agir comme rapporteur.

**Le Président (M. Boucher):** M. Rodrigue (Vimont).

La commission entendra aujourd'hui les représentants de Quebecair, soit M. Guy Bernier, président du conseil d'administration de Quebecair, représentant de la Société d'investissement Desjardins; M. Paul Gauthier, président de la Société d'investissement Desjardins et membre du conseil d'administration de Quebecair; M. Ghislain Leblond, vice-président exécutif de Quebecair; M. Jean-Pierre Howison, vice-président aux finances chez Quebecair; M. Alfred Hamel, président de Quebecair; Me Jean Guy, conseiller juridique de Quebecair, et M. Richard Champagne, directeur général, Conseil de l'industrie de l'hydrogène.

M. le ministre, pour les commentaires

**Remarques préliminaires**

**M. Clair:** Oui. M. le Président, je voudrais simplement indiquer que j'ai eu l'occasion d'en discuter avec le député de Laporte. Mon allocution d'ouverture prendra plus d'une vingtaine de minutes peut-être, mais je ne manifesterai aucune opposition à ce que le député de Laporte puisse faire de même, l'objectif étant que le temps soit réparti également entre les deux formations politiques. Dans ce sens-là, M. le Président, je requerrais immédiatement le consentement pour dépasser 20 minutes. Cela permettra sûrement, par ailleurs, à la commission d'économiser du temps. Cela m'évitera d'avoir à intervenir souvent à l'intérieur de la commission.

**M. Bourbeau:** M. le Président, on est d'accord...

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** ...mais est-ce que cela va dépasser une heure?

**M. Clair:** Non, non, non. Cela n'atteindra pas une heure.

**Le Président (M. Boucher):** Alors, il y a consentement.

**M. Michel Clair**

**M. Clair:** La commission parlementaire des transports entame aujourd'hui deux journées d'étude du dossier Quebecair. En tant que ministre des Transports du Québec, responsable de ce dossier depuis bientôt deux ans, je suis heureux que cette commission télévisée puisse se pencher sur ce dossier qui a fait couler tellement d'encre. Ainsi, tous ceux qui sont préoccupés par les faits pourront voir et entendre directement les principaux acteurs dans ce dossier et se former eux-mêmes une opinion plutôt que de se fier à des comptes rendus souvent incomplets, parfois inexacts ou contradictoires.

Tellement de choses ont été dites et écrites sur Quebecair. On pourrait relever des centaines et des centaines d'affirmations, d'articles de journaux, de revues, de

résolutions tantôt pour, tantôt contre Quebecair depuis dix ans. Qu'il suffise de rappeler l'opération survie de Quebecair, l'automne dernier, au cours de laquelle j'ai reçu des centaines de télégrammes et de résolutions de municipalités et d'organismes de toutes sortes réclamant le maintien inconditionnel de Quebecair en vie et le déchaînement de certains autres qui, en même temps, l'accusaient d'incompétence, de cafouillis, de mauvaise administration, demandaient sa faillite, ma démission comme ministre et quoi encore.

Mais que peut bien être Quebecair pour être l'objet d'un tel intérêt et à la croisée des feux d'une telle controverse? Au fond, c'est dans ce qu'elle a de plus simple comme caractéristique que se trouve l'explication de tout cet intérêt. Quebecair est la dernière compagnie aérienne de son envergure sous contrôle québécois. Elle est la seule compagnie aérienne en Amérique où le français est la langue de travail. Elle est la seule aussi où 98% des employés sont francophones et constitue donc le débouché le plus naturel pour les Québécois francophones qui désirent faire carrière dans l'aviation. Parmi les compagnies aériennes régionales au Canada, elle est sans contredit celle qui a les routes les moins payantes, le territoire le plus étriqué. Elle offre des services essentiels pour les régions du Québec. Elle n'a vécu que dans l'adversité et des difficultés incessantes. Ajoutez à cela une farouche détermination de garder leurs ailes en français pour près d'un millier de Québécois et de Québécoises qui y travaillent. Voilà, en résumé, les caractéristiques les plus évidentes de l'entreprise Quebecair.

Mais, me direz-vous, qu'est-ce que Quebecair peut bien avoir fait pour se retrouver ainsi au centre d'une controverse aussi importante? D'abord, elle existe. Dotée des caractéristiques que je viens d'énoncer, sa simple existence est controversée parce qu'elle est la seule à combiner toutes ces caractéristiques et constitue un témoin gênant dans l'aviation commerciale canadienne dont plusieurs voudraient bien se débarrasser.

Deuxièmement, elle a fait le rêve à la fois modeste et fou de faire respecter son existence tout en poursuivant un projet de rationalisation du transport aérien dans le Centre-Est du Canada, en s'inspirant des politiques énoncées par le gouvernement fédéral lui-même d'abord en 1969, et en 1978, alors qu'a débuté la triste valse supposément ouverte pour le mariage Quebecair-Nordair. Parce que Quebecair a poursuivi avec acharnement cet objectif de rationalisation et de fusion, cela a fait d'énormes vagues au Québec et en Ontario en particulier.

Troisièmement, épuisée par cette valse

qui n'en finit plus, menacée d'une guerre de prix, désillusionnée par les engagements sans cesse reportés, Quebecair, en juillet 1981, refuse malgré tout de se vendre à Nordair, de signer la reddition et accepte plutôt une contribution financière de la part du gouvernement du Québec. Cette intervention du gouvernement du Québec dans la seule compagnie aérienne vraiment française en Amérique ne pouvait pas non plus passer inaperçue. Il n'en fallait pas plus pour que la controverse sur le "nationalisme simpliste et émotif" se déchaîne, elle aussi.

Quatrièmement, Quebecair est déficitaire. Au cours des quatorze dernières années, Quebecair a terminé huit de celles-ci avec un déficit. Ah! M. le Président, des déficits qui n'ont rien de comparable avec ce que d'autres transporteurs de passagers publics ou privés peuvent réaliser. Qu'on pense seulement à Via Rail, avec ses 755 000 000 \$ de perte en 1982, soit 200 000 000 \$ pour le Québec. Mais, comme il s'agit de Quebecair, un témoin gênant qui défend avec agressivité une vision logique de la rationalisation du transport aérien dans le respect des droits des francophones avec l'appui du gouvernement du Québec, tous les ingrédients sont là, pour l'Opposition libérale, pour les adversaires de Quebecair et quelques petits Jos connaissant bien placés, en mal de scandale, pour voir en même temps dans Quebecair un cas idéal pour dénoncer pêle-mêle ce nationalisme-simpliste-gaspillant-des-fonds-publics-et-enrichissant-des-administrateurs-incompétents.

Cinquièmement, parce que, malgré tout, Quebecair n'est pas morte, des négociations - je devrais plutôt dire une nouvelle valse - sont en cours avec le gouvernement fédéral et Air Canada pour supposément lui refaire une santé. La controverse ne manquera pas de surgir, non plus, sur cet autre sujet dont je parlerai plus loin.

Le député de Laporte m'a déjà indiqué que l'Opposition était intéressée à étudier en particulier l'intervention du gouvernement du Québec dans Quebecair, la gestion et l'administration de cette même compagnie et, finalement, l'état des négociations entre Ottawa et Québec pour la réorganisation proposée par M. Jean-Luc Pépin en novembre dernier. Je pense qu'en regardant les deux côtés de la médaille des cinq controverses que j'ai mentionnées plus haut nous pourrions effectivement couvrir ces trois préoccupations.

Pour celui qui ne cherche pas tant à gonfler des ballons qu'à comprendre l'évolution de Quebecair, il faut regarder le dossier Quebecair d'abord avec un grand angulaire. Il faut voir dans quel contexte Quebecair a évolué. Cela éclairera un peu plus le débat.

Il faut d'abord rappeler le rôle dévolu aux transporteurs régionaux canadiens selon

l'énoncé de politique établi par le ministre fédéral des Transport, M. John Pickersgill, en octobre 1966, et précisées par son homologue, son successeur, Don Jamieson, en août 1969.

Je cite, M. le Président:

"1) Les transporteurs régionaux exploiteront des services réguliers de transport vers le nord et des services locaux ou régionaux comme compléments des services assurés par les grandes lignes intérieures d'Air Canada et de CPAir; leur exploitation sera uniquement régionale.

"2) Les moyens suivants assureront aux transporteurs régionaux une plus grande latitude dans l'établissement des routes et des services:

"A) Dans les cas pertinents, les transporteurs régionaux peuvent être autorisés à exercer une concurrence restreinte sur certains tronçons des lignes principales d'Air Canada et de CPAir à condition que cette concurrence ne soit pas incompatible avec l'expansion de leurs services locaux.

"B) Dans quelques cas, les services secondaires exploités à l'heure actuelle par Air Canada et CPAir peuvent être transférés aux transporteurs régionaux.

"C) Les transporteurs régionaux joueront un rôle plus important dans l'exploitation de services d'affrètement intérieurs et internationaux, de voyages tout compris et de nouveaux types de services.

"3) Une plus grande collaboration entre les exploitants des lignes principales et des transporteurs régionaux pourra s'exercer dans divers domaines, notamment en ce qui concerne les services techniques et d'entretien, les régimes de tarifs communs et autres domaines du même genre. Il sera établi un comité permanent qui aura pour mission de mettre en oeuvre cette collaboration.

"4) On établira une ligne de conduite visant le versement conditionnel de subventions temporaires à l'exploitation de services régionaux selon la formule "à utiliser ou à perdre", à savoir que les subventions continueront d'être versées à la condition que les transporteurs établissent et maintiennent un volume suffisant de trafic.

"5) On exercera un plus grand contrôle sur la structure financière des transporteurs régionaux en raison des nouvelles modalités concernant la délivrance des permis.

"6) Des mesures seront prises en vue d'aider les transporteurs régionaux dans leurs transactions relatives à l'acquisition d'aéronefs, notamment en prévoyant des consultations entre le gouvernement et les transporteurs concernant les projets d'acquisition de nouveaux aéronefs et en effectuant une étude spéciale afin de voir s'il est possible d'envisager une action commune à cet égard de la part des

transporteurs".

(10 h 30)

M. Don Jamieson précisait en 1969:

"1) Le gouvernement a l'intention de préserver le caractère essentiellement régional des activités des transporteurs aériens régionaux et n'a aucunement l'intention de créer, directement ou non, d'autres transporteurs nationaux:

"2) Les régions dans lesquelles chacun des cinq transporteurs aériens régionaux sera autorisé à compléter ou à remplacer les exploitants principaux, selon les circonstances, sont les suivantes: a) Eastern Provincial Airways, les provinces atlantiques; b) Quebecair, toute la partie du Québec à l'est de Montréal; c) Nordair, le reste de l'Ontario et le Nord-Ouest québécois; d) Transair, les provinces des Prairies et le Nord-Ouest ontarien; e) Pacific Western Airlines, la Colombie britannique et l'Ouest de l'Alberta.

"3) Nordair et Quebecair desservent toutes deux le grand marché métropolitain de Montréal. Eastern Provincial Airways a accès au marché montréalais par ses services à destination et en provenance des provinces atlantiques. Il semble dans l'intérêt public que des dispositions soient prises afin de permettre à Transair d'avoir accès au marché métropolitain de Toronto à destination et en provenance de sa propre région."

Pourquoi faut-il remonter aussi loin pour comprendre le dossier Quebecair? Essentiellement, parce que l'application qui a été faite de cette politique a été particulièrement néfaste pour Quebecair. Des exemples, des faits, on pourrait en citer à la tonne. Voici les plus importants qui démontrent bien que l'existence même de Quebecair n'a jamais été qu'au mieux tolérée, au pire torpillée par le gouvernement fédéral.

D'abord, cela est évident à la vue même de la carte de la répartition des routes aériennes. Nous voyons sur cette carte la répartition des routes aériennes des principaux transporteurs aériens régionaux au Canada. Nous voyons que depuis 1977, année de la fusion de Transair et de Pacific Western Airlines - le gouvernement de l'Alberta contrôle Pacific Western Airlines - Pacific Western Airlines dessert l'ensemble des provinces de l'Ouest, avec une pointe jusqu'à Toronto et est le seul transporteur aérien régional opérant dans l'Ouest du Canada, desservant au complet les quatre provinces de l'Ouest. Nous voyons, par ailleurs, dans les Maritimes, que Eastern Provincial Airways dessert quatre provinces soit l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve et le Labrador. D'autre part, nous voyons que Nordair, filiale à 86% d'Air Canada, dessert des routes dans le Québec, dans

l'Ontario, également le Nord du Canada à partir de Montréal. On voit, finalement, que, coïncé entre Nordair et Eastern Provincial Airways, le territoire très restreint dans lequel opère Quebecair, à partir de Toronto, qui est son point le plus à l'Ouest et qui est desservi par Quebecair depuis 1981, essentiellement, c'est la desserte de la vallée du Saint-Laurent et de la Côte-Nord avec des services jusqu'à Schefferville. On voit donc, M. le Président, à la vue même de la carte, de la répartition des routes aériennes régionales au Canada, la situation particulièrement difficile dans laquelle se trouve Quebecair.

Je précise, M. le Président - j'y reviendrai dans mon texte - que la politique de 1969 octroyait le territoire québécois à l'Est de Montréal à Quebecair, alors qu'aujourd'hui, en 1983, quinze ans après la politique de 1969, Air Canada concurrence toujours Quebecair à Sept-Îles et dans l'Abitibi.

M. le Président, comme je le disais, l'application qui a été faite de la politique de 1969 a été particulièrement néfaste pour Quebecair. À la vue même de la carte de la répartition des routes aériennes, Quebecair a le territoire le plus étriqué. Elle est la seule à ne pas pouvoir desservir au moins toute une province. Elle a les routes les plus courtes, les marchés les plus faibles, les aéroports les moins bien équipés. Ce sont là des faits incontestables.

Deuxièmement, alors qu'on a permis le regroupement de PWA et Transair dans l'Ouest, on a fait vivre une valse cynique de plus de quatre ans à Quebecair. Le ministre fédéral des Transports disait vouloir vendre Nordair à Quebecair. Malgré je ne sais combien de propositions de diverses parties privées, malgré une proposition conjointe signée des deux gouvernements les plus peuplés du Canada, l'Ontario et le Québec en août 1982, la fameuse fusion n'a jamais pu se faire. La valse s'est terminée par une proposition de faillite de Quebecair, de la bouche même du ministre fédéral des Transports du Canada qui proposait, en novembre dernier, la création de Quebecair II.

Troisièmement, c'est le gouvernement de l'Alberta qui, devant des politiques fédérales inadéquates dans l'aérien régional, a décidé, en 1974, de s'impliquer dans PWA et, par la suite, dans Transair pour s'assurer que les intérêts régionaux de l'Ouest dans l'aérien seraient représentés adéquatement. En 1977, le Parlement fédéral adoptait un amendement à la Loi de l'aéronautique pour empêcher le Québec de procéder à une semblable implication dans le dossier Quebecair-Nordair. En fait, il faudra attendre 1982 avant qu'Ottawa ouvre vraiment la porte à une intervention financière du Québec dans Quebecair. Ce sera après le

dépôt du sinistre bill S-31. Cyniquement, maintenant que Quebecair avait été éconduite par le ministre des Transports du Canada, Pilate s'en lavait les mains.

Quatrièmement, alors que la politique de 1969 prévoyait le retrait des transporteurs nationaux des routes régionales, comme Sept-Îles et l'Abitibi, quinze ans plus tard, Air Canada est toujours là, concurrençant le transporteur aérien régional attiré à ce territoire déjà restreint, Quebecair. Pourtant, les autorités d'Air Canada reconnaissent que cette situation est absurde, que ces routes sont régionales, qu'elles ne sont pas profitables pour Air Canada alors qu'elles sont essentielles à Quebecair.

Cinquièmement, la politique de 1969 prévoyait des subventions aux régionaux selon certaines normes. L'application qui en a été faite est aussi injuste qu'incompréhensible. Comment expliquer, en fait, que Eastern Provincial Airways reçoive des subventions de la Commission canadienne des transports pour son service aux Îles-de-la-Madeleine, alors que Quebecair, qui les dessert à partir du Québec, n'en reçoit pas? Comment expliquer que les services de Quebecair vers Gagnon, Schefferville et Fermont ne soient pas subventionnés par le fédéral, alors qu'une liaison en Boeing 737 entre Goose Bay et Halifax l'est? Comment l'application de cette politique de 1969 a-t-elle pu conduire à accorder 70% des subventions à Eastern Provincial Airways et 30% à Quebecair, quand on jette seulement un coup d'oeil à la carte des routes aériennes?

Sixièmement, la politique de 1969 devait favoriser pour les régionaux, "l'exploitation de services d'affrètement intérieurs et internationaux, de voyages tout compris et de nouveaux titres de services." Comment expliquer l'attitude d'acharnement contre Quebecair quand celle-ci a voulu innover dans ces domaines? Comment expliquer la guerre des tarifs sur la Floride l'hiver dernier, livrée par Air Canada? Comment expliquer le remplacement de Quebecair par Air Florida l'année suivante sur ce marché à des tarifs beaucoup plus élevés? Comment expliquer que le ministre fédéral des Transports fasse grief à Quebecair d'avoir essayé de développer ce marché du nolisé que la politique officielle lui indiquait par ailleurs?

Septièmement, alors que la politique de 1969 favorisait la rationalisation des appareils chez les régionaux, Quebecair a acquis des Boeing 737 dans cet esprit, comme tous les autres transporteurs régionaux au Canada, pour tenter en même temps de renouveler sa flotte, ce qui était devenu nécessaire, de l'harmoniser avec celle des autres et, en particulier, avec Nordair en prévision de la fusion et tenter aussi de se donner en même temps un potentiel de développement du côté des vols nolisés.

Comment expliquer maintenant que le ministre fédéral des Transports blâme Quebecair pour un mauvais choix d'avions quand tous les autres transporteurs régionaux, dont Nordair, ont ce type d'appareils?

Finalement, en 1981, le ministre des Transports du Canada proposait un nouveau projet de politique du transport aérien intérieur. Cet énoncé ne proposait, en fait, que de figer la politique fédérale sur la base du résultat décrit de l'application de la politique de 1969. Autrement dit, on garantissait que le mal serait permanent. L'Ontario, le Québec et même des députés fédéraux du Québec ont condamné cette politique dont on ne sait plus ce qu'il advient au juste, si ce n'est qu'entre-temps rien ne change. Si cela peut intéresser quelqu'un, je signale, en passant, que la seule personne que j'aie jamais entendue appuyer la politique de 1981 au Québec, à part M. Pépin lui-même, c'est le député de Laporte.

L'application qui fut faite de la politique de 1969 par Transports Canada à l'égard de Quebecair, dans les faits, se résume à peu près comme suit: on a confiné Quebecair à un territoire étriqué, difficile d'accès, très difficile à rentabiliser. Air Canada a continué de la concurrencer sur des marchés déjà faibles, mais représentant un bon potentiel pour Quebecair à l'intérieur d'un territoire déjà trop petit. Quebecair n'a pas reçu sa juste part des subventions pour ses services les plus déficitaires. Quand Quebecair, pour se rentabiliser, a essayé de développer les marchés du nolissement, qu'on lui avait pourtant indiqués, on lui a cassé les reins et, finalement, alors qu'on lui avait promis la fusion avec Nordair en 1978, on lui a proposé la faillite en 1982. Tout cela, au moment même où la situation économique est catastrophique sur la Côte-Nord pour l'aviation du fer, dont Quebecair a toujours eu besoin pour vivre.

Au fond, Quebecair a été l'entreprise aérienne du Canada qui s'est le plus attachée à respecter cette politique de 1969. Par contre, c'est celle qui a payé le plus cher pour cela. Dans l'absurdité, le paradoxe est de règle, me direz-vous. En fait, je ne le crois pas. C'est plutôt qu'il y avait d'autres règles, non écrites, qui régissaient et régissent encore le transport aérien au Canada. C'est le fameux concept du "evolving policy", indiqué par le P.-D.G. d'Air Canada en 1978 devant la Commission canadienne des transports.

À la page 1815 des notes sténographiques, je cite Me Jean Fortin, représentant le Procureur général du Québec à la Commission canadienne des transports en 1978. "D'une part, le président d'Air Canada mentionne, comme le ministre - de l'époque - le fait, le concept d'"evolving policy", mais sans jamais le définir ni préciser de quelle évolution il s'agit.

"D'autre part, dans une réponse à M. Hamilton qui lui demandait: "Well, Mr. Taylor, perhaps you could answer, are you aware of any official change in Government policy dealing with the various roles of carriers in Canada?"

"M. Taylor affirme dans sa réponse: "No, I am not aware of any official change".

Cela dit - et je continue de citer Me Fortin - "il est fort possible que les "evolving policies" de l'actuel ministre des Transports et du président d'Air Canada aillent dans la direction des tendances déjà mentionnées, soit une progression de la situation de monopole dans le secteur du transport aérien".

Cinq ans plus tard, après coup, on comprend mieux de notre point de vue la portée de ces propos, quand le président d'Air Canada déclarait, à la page 349, volume II, des notes sténographiques: "Air Canada being the largest carrier in Canada, if it wanted to, it could make it impossible for almost any regional carrier to live beside it on any route where they parallel".

Il n'y a pas de paradoxe, il n'y a pas d'absurdité. Il y avait une autre politique, an "evolving policy", dont Quebecair, le gouvernement du Québec et le Québec tout entier n'ont jamais pu prendre connaissance. Et, encore aujourd'hui, on ne sait toujours pas quelle place le ministre fédéral des Transports voudrait bien voir octroyer à Quebecair, si tant est qu'il y en ait une. Exister dans de telles circonstances, c'est faire montre d'une espèce de rage de vivre, mais c'est aussi être condamné à vivre dans l'adversité et dans la controverse.

On pourra me demander, justement: Comment mettre un terme à cette existence fragile, comment permettre à Quebecair de sortir de cette vulnérabilité qui dure depuis quinze ans? Je ne remonterai pas aussi loin que 1969, mais seulement à 1978 lors de l'acquisition de Nordair par Air Canada, pour expliquer comment on a fait rater à Quebecair sa meilleure chance d'accéder à une existence plus sécurisante, plus sereine. Au moment de cette acquisition de Nordair par Air Canada, l'Ontario et le Québec s'y sont opposés farouchement. Devant la pression, le 7 novembre 1978, M. Otto Lang, ministre des Transports du Canada, annonce - et je cite son communiqué de presse - "The Government intends that Nordair will be restored to the private sector. It is my objective to accomplish this within twelve months".

(10 h 45)

Face à cet engagement, le gouvernement du Québec et des intérêts privés se sont mis au travail pour permettre un rachat de Nordair par des intérêts québécois et la fusion Quebecair-Nordair afin de rationaliser le transport aérien dans le Centre-Est du Canada, dans le respect des

intérêts des francophones et des Québécois. Depuis ce temps, la position du gouvernement du Québec est restée cohérente: un appui sans équivoque au rachat de Nordair par des intérêts québécois; un appui sans équivoque à la fusion Quebecair-Nordair sous le contrôle d'intérêts québécois; une volonté clairement exprimée pour le retour de Nordair-Quebecair fusionnée dans le domaine privé.

De la même manière, le gouvernement du Québec a toujours refusé: d'accepter que le Québec perde le contrôle par le biais d'intérêts privés ou publics de Quebecair en plus de celui de Nordair; deuxièmement, de renoncer à considérer le transport aérien comme un outil de développement essentiel aux régions du Québec; troisièmement, d'abandonner à eux-mêmes les francophones qui cherchent à faire carrière dans le domaine aérien où, aujourd'hui comme hier, ils n'ont toujours pas leur juste part; quatrièmement, de prendre le risque de perdre les retombées économiques provenant de la présence au Québec de Quebecair et de Nordair.

Ce sont ces grands objectifs qui ont toujours été défendus par le gouvernement du Québec. J'ajouterai que, depuis la déclaration ministérielle du 13 décembre 1979 de M. Lucien Lessard, ministre des Transports du Québec à l'époque, jusqu'à l'arrivée du nouveau député de Laporte en 1981, l'Opposition avait toujours endossé cette position du gouvernement du Québec.

Pour concrétiser cette orientation politique, toutes sortes de projets ont été soumis à Ottawa depuis novembre 1978 par des intérêts privés du Québec. Mais de ministre en ministre, de promesse en promesse, de délai en délai, de faux-fuyant en faux-fuyant, quand cela n'a pas été d'un mensonge à l'autre, le gouvernement fédéral a finalement changé son offre de vendre Nordair à Quebecair en juillet 1978 en une offre de faire acheter Quebecair par Nordair en juillet 1981.

Cela était inacceptable au Québec pour bien des raisons. D'abord, parce que l'acceptation par le gouvernement du Québec aurait cautionné le mensonge et le faux-semblant dans lequel le fédéral avait entretenu les intérêts québécois. Nous aurions accepté rétroactivement d'être de connivence dans une valse-hésitation pour le moins cynique. Deuxièmement, il n'y avait aucune garantie quant à la place qu'auraient réellement occupée les francophones dans cette nouvelle proposition où Quebecair devenait filiale de Nordair dont on connaît les velléités de la haute administration de faire une place aux francophones, mais où la progression réelle de ceux-ci s'est sans cesse heurtée à un blocage systématique de l'entreprise dans son ensemble. Troisièmement, en faisant de Quebecair une

filiale de Nordair, cela conduisait inévitablement à la disparition de Quebecair, à la perte de centaines d'emplois chez Quebecair, car le principe de l'intégration des employés selon l'ancienneté n'était nullement acquis. Quatrièmement, nous savions que l'acceptation de l'Ontario à une participation minoritaire de la SID avait été obtenue contre une garantie de transfert d'autres activités du nouveau groupe Air Canada-Nordair-Quebecair vers l'Ontario, lequel s'est, d'ailleurs, en partie réalisé déjà. Cinquièmement, comme l'Ontario et l'Alberta avant nous, nous croyions que cela conduirait à un désintéressement de ce groupe face au service aux régions et nous amènerait à devoir intervenir de toute façon dans le transport aérien pour les régions éloignées. Sixièmement, Air Canada voulait profiter de l'arrivée d'un nouveau ministre des Transports au Québec pour bousculer les événements en y allant d'ultimatums successifs, espérant qu'en invoquant certaines discussions avec mon prédécesseur pour tenter de dénouer l'impasse il serait possible de bâcler l'affaire en quelques jours. S'il n'y avait pas eu de changement de titulaire au ministère des Transports, le gouvernement du Québec n'aurait probablement pas eu besoin de délai additionnel. Mais, compte tenu de mon arrivée récente au ministère des Transports du Québec, tout le monde comprendra que, pour une décision d'une telle importance, un proposeur aussi important qu'Air Canada, pour une question aussi importante, aurait normalement proposé au nouveau ministre un délai additionnel pour considérer les avantages de son offre. Septièmement, l'engagement de revendre Nordair ayant été trahi, nous n'avions aucune confiance dans la parole des mêmes gens qui nous garantissaient maintenant la revente éventuelle du transporteur fusionné à des intérêts privés. Huitièmement, il n'y avait aucune garantie spécifique quant aux retombées économiques provenant de plusieurs avantages que confère au Québec la présence des sièges sociaux d'Air Canada, de Quebecair et de Nordair, non plus qu'aux principales bases d'opération de Quebecair, de Nordair et d'Air Canada. En fait, les 15 000 000 \$ que nous avons investis en juillet 1981 ont servi à racheter d'abord et avant tout la parole des fédéraux qui avaient promis de revendre Nordair à des intérêts québécois et qui ont trahi leur propre engagement.

C'est pourquoi, le ou vers le 16 juillet 1981, le gouvernement du Québec proposait aux actionnaires de Quebecair l'offre que tout le monde connaît, moins avantageuse pour les actionnaires de Quebecair que celle qui était faite par le tandem Air Canada-Nordair, mais qui donnait un nouveau délai de deux ans pour tenter d'en venir à un accord acceptable de fusion Quebecair-

Nordair avec l'appui de partenaires privés. Pour le gouvernement du Québec, ne pas avoir fait cette offre aurait été non seulement accepter la reddition, mais aussi forcer ceux qui avaient été les alliés du gouvernement pendant quatre ans à faire de même, ne leur laissant aucune autre alternative que la reddition.

Voilà ce qui explique l'intervention du gouvernement du Québec dans Quebecair en juillet 1981. Depuis ce temps, le gouvernement et celui qui vous parle ont continué activement à rechercher un compromis acceptable pour toutes les parties dans ce dossier. Ainsi, le 9 août 1982, le ministre des Transports de l'Ontario, M. James Snow et moi-même, au nom de nos gouvernements respectifs, avons soumis à M. Jean-Luc Pépin une proposition conjointe de "rationalisation des services aériens dans le Canada central."

Le 28 octobre 1982, après toutes sortes de pressions sur M. Pépin, j'insistais, dans une lettre qui se trouve, d'ailleurs, dans les documents distribués, auprès de celui-ci pour qu'il nous réponde d'une manière ou d'une autre, lui signalant sa responsabilité ministérielle à l'égard des difficultés financières dramatiques de Quebecair. La réponse est venue par le dépôt du triste projet de loi S-31. Puis, quelques jours après, Quebecair en fut exemptée, après le lancement de l'opération survie. Puis, nouveau renversement, le 22 novembre 1982, M. Pépin propose la faillite de Quebecair pour, finalement, se raviser le 21 décembre suivant et proposer la création d'un groupe de travail sur la restructuration de Quebecair sur la base d'une participation 50-50 entre Ottawa et Québec.

Entre-temps, en termes d'administration et de gestion, Quebecair a tenté de s'ajuster au mieux aux circonstances à travers vents et marées de toutes sortes. Pour juger de la gestion tant décriée par le député de Laporte de Quebecair et de ses déficits supposément monstrueux, je crois que l'éclairage général que je viens de donner permettra de mieux comprendre dans quelle jungle Quebecair a évolué et continue d'évoluer.

Le dernier point que je voudrais aborder est celui des négociations entreprises avec le gouvernement du Canada et Air Canada depuis la mi-décembre 1982. J'indique aux membres de la commission que M. Ghislain Leblond est le président du groupe de représentants québécois à la table de négociation et qu'avant sa nomination comme vice-président exécutif de Quebecair il était sous-ministre adjoint à la gestion financière de mon ministère.

La façon la plus courte de résumer la position québécoise à cette table de négociation est sûrement de citer le texte même de la proposition de réorganisation qui

a été soumis à la partie fédérale: "Premièrement, afin d'être mieux en mesure de protéger ses intérêts, le Québec accepte d'être partenaire à parts égales avec le fédéral dans la société Quebecair existante, en autant que la nomination du chef de la direction s'effectue à l'unanimité de deux parties.

"Deuxièmement, le gouvernement du Québec accepte d'investir les sommes nécessaires à même le trésor public uniquement parce qu'il s'y voit contraint en raison du fait que les tergiversations du ministre fédéral suivies de son refus d'acquiescer à la fusion Quebecair-Nordair ont rendu virtuellement impossible toute participation privée dans cette entreprise.

"Troisièmement, le Québec accueille favorablement la proposition que les activités de Quebecair soient conduites en français.

"Quatrièmement, le Québec exige, par contre, que Quebecair soit dotée d'un rôle dans l'aviation commerciale canadienne et nord-américaine et d'une mission opérationnelle tels que: a) cette société puisse redevenir financièrement viable comme elle aurait pu le faire dans le cadre de la fusion. À ce chapitre, il faut, en conséquence directe du refus de la fusion, lui permettre de consolider sa position dans son marché naturel par l'exclusivité sur Sept-Îles, l'exclusivité sur les routes de Montréal, Val-d'Or, Rouyn, sans contraintes opérationnelles; la priorité sur la route Québec-Montréal-Québec, le droit de desservir Fort-Chimo; le droit de continuer à desservir Wabush et Toronto, mais sans contraintes opérationnelles; lui conférer toute autre route qui contribue à l'atteinte du seuil de rentabilité; continuer, à l'instar de tous les autres transporteurs canadiens de deuxième niveau, les transporteurs régionaux, de lui donner accès au nolisément international sur une base complémentaire ou contractuelle; favoriser la diversité de ses sources de revenus par des interventions dans les domaines connexes du transport aérien et de l'aviation en général.

"b) Cette société soit dotée d'une flotte d'au moins cinq réactés opérationnels et qu'elle prévoie à moyen terme l'utilisation d'un minimum de trois Boeing 737 afin: d'éviter que son rôle et sa mission ne soient constamment remis en question et afin que son existence propre soit assurée à long terme; que Quebecair puisse offrir aux francophones les opportunités auxquelles ils auraient été en droit de s'attendre si la fusion avait été autorisée, soit celles reliées à l'opération, à l'entretien et à la gestion d'une flotte de réactés modernes et toute la technologie de pointe s'y rattachant; d'éviter que le tremplin naturel des francophones dans l'aéronautique ne soit inexorablement condamné à disparaître; finalement, que les diverses régions du Québec puissent jouir de

services d'une qualité au moins égale à celle des services offerts dans les autres régions du Canada.

"Cinquièmement, son acceptation de partager la propriété de Quebecair ne signifie en aucune façon que le Québec ne considère plus la fusion Nordair-Quebecair comme étant la meilleure garantie de viabilité à long terme du transport aérien de deuxième niveau dans le Canada central; de même, ne confère-t-elle pas au gouvernement fédéral le droit de disposer de Nordair sans l'accord explicite du gouvernement du Québec.

"Sixièmement, le Québec exige des garanties quant à la quantité et à la qualité des retombées économiques actuelles reliées à la présence à Montréal du siège social d'Air Canada et d'une de ses bases d'opération, des sièges sociaux de Quebecair et Nordair et de leurs principales bases d'opération, ainsi que de celles découlant de la desserte de l'Arctique canadien à partir de Montréal."

Depuis le 15 décembre dernier, six réunions de négociations ont eu lieu. Au moment où l'on se parle, malgré plusieurs expressions verbales privées et publiques des bonnes intentions de la partie fédérale, rien n'a encore été déposé sur la table par celle-ci.

Premièrement, malgré que j'aie indiqué au ministre des Transports du Canada que nous acceptons qu'Air Canada, comme représentant de la partie fédérale qui détiendrait éventuellement les 50% d'actions de Quebecair, puisse déléguer immédiatement les représentants qu'elle demandait au niveau du "management" au sein de Quebecair, personne n'a encore été désigné.

Deuxièmement, malgré qu'il eût été clairement signifié à la partie fédérale que son intervention financière et autre était nécessaire à compter du 1er janvier 1983, la partie fédérale nous indique maintenant qu'elle veut reporter cette date.

Troisièmement, malgré l'affirmation publique du ministre des Transports du Canada que - je cite - "les routes d'Air Canada seront les premières sur la table", aucune n'a encore été discutée et la partie fédérale refuse de proposer quoi que ce soit jusqu'à maintenant au sujet de la mission opérationnelle de Quebecair.

Quatrièmement, la partie fédérale a refusé jusqu'à maintenant de discuter de la flotte d'avions dont Quebecair devrait être dotée.

Cinquièmement, malgré la possibilité pour Quebecair d'obtenir certains contrats ou routes aériennes additionnelles de la part de la Commission canadienne des transports, Air Canada continue de maintenir ses objections devant la Commission canadienne des transports contre Quebecair.

Sixièmement, malgré le fait que le

ministre des Transports du Canada ait désigné Air Canada comme porte-parole de la partie fédérale à la table de négociation, nous sommes informés du fait que le conseil d'administration d'Air Canada a fait connaître au ministre des Transports du Canada, par résolution, son opposition à toute implication dans la réorganisation de Quebecair.

Devant ces faits, vous comprendrez mon inquiétude quant à l'issue de ces négociations. Néanmoins, nous allons les continuer de bonne foi jusqu'au bout, même si cela ne devait servir qu'à ajouter quelques pas de plus à cette valse-hésitation cynique où l'on a convié Quebecair il y a cinq ans. Cependant, le gouvernement du Québec n'a pas l'intention de jouer indéfiniment à ce petit jeu. Au cours des six dernières années, personne ne peut mettre en doute notre bonne foi et celle de nos partenaires dans la poursuite d'objectifs qui étaient rationnels, raisonnables et sur lesquels nous avons fait des compromis très substantiels sans pour autant renoncer à nos intérêts légitimes. (11 heures)

Par ailleurs, de l'autre côté, les faits démontrent clairement qu'on s'est moqué de nous, qu'on nous a leurrés, menti, qu'on a essayé de toute manière de nous faire perdre pied, allant jusqu'à demander la faillite de Quebecair par celui-là même qui, trois ans plus tôt, en parlait comme de sa fiancée.

M. le Président, encore s'il n'y avait que le dossier de Quebecair où le Québec a été leurré dans le domaine de l'aéronautique et de l'aérien en général. Que dire du déplacement des vols transatlantiques de Mirabel à Toronto, des retombées du F-18, des permis que la Commission canadienne des transports a accordés à Québec Aviation, que le ministre des Transports du Canada lui a enlevés trois jours avant les élections pour les donner à une compagnie à être créée, qui ne les avait jamais demandés, mais qui, comme par hasard, allait être contrôlée et gérée par Austin Airways de l'Ontario? Que penser de la façon dont la Société des postes du Canada a réussi à rejeter les plus basses soumissions de Propair, filiale de Quebecair, il y a à peine quelques semaines, et de la façon dont la Commission canadienne des transports augmente régulièrement la desserte intérieure du Québec par des transporteurs autres que québécois? Je pourrais continuer à énumérer des faits pendant des heures. Le témoignage le plus éloquent sur le sort réservé aux Québécois dans les retombées aériennes au Canada par les temps qui courent ne vient-il pas des députés fédéraux du Québec eux-mêmes qui viennent de créer, sous la direction de M. Deniger, un groupe de travail pour scruter ce secteur et en particulier le dossier Air Canada? Sans aucune mesquinerie de ma part, devant autant de déboires pour les

meilleurs intérêts du Québec, je souhaite vivement qu'ils mènent leur action à terme.

M. le Président, devant une telle accumulation de faits qu'on pourrait appuyer, un par un, par des chiffres, des dates, des noms, des lieux, le gouvernement du Québec ne peut envisager comme seule hypothèse de solution au dossier Quebecair, à ce moment-ci, un accord avec le gouvernement fédéral. C'est la raison pour laquelle, au cas où cette négociation ne serait rien d'autre que la continuation de la sinistre valse dans laquelle on nous a entretenus depuis cinq ans maintenant, le gouvernement du Québec a envisagé d'autres solutions. Une seule a été écartée: la disparition de Quebecair. Cela ne ferait l'affaire que de cette force occulte qui combat depuis des années pour compromettre définitivement les intérêts des Québécois dans le transport aérien. En effet, cela causerait un tort irréparable à des régions pour qui Quebecair, c'est un service aussi essentiel que celui du transport en commun en ville. Cela briserait également définitivement les espoirs légitimes de milliers de francophones de faire carrière dans un transporteur aérien où ils ne sont pas minoritaires et où ils n'ont pas à se battre toujours pour le respect de leur langue.

Ces retards de la partie fédérale à déposer sa proposition pour la mission, la flotte, l'organisation de Quebecair coûtent cher à Quebecair, donc au gouvernement du Québec dans les circonstances. Si le petit jeu de la partie fédérale est de nous monter la plus grosse facture possible tout en rapetissant Quebecair autant que faire se peut, qu'elle sache qu'on ne jouera pas longtemps. Notre intérêt pour une participation fédérale dans Quebecair est réel, mais à la condition que cette participation ne soit pas une façon détournée de faire en sorte que, d'une part, il en coûte plus cher au gouvernement du Québec que si nous étions seuls et décidions maintenant de réorganiser Quebecair en fonction d'objectifs purement québécois. D'autre part, cette participation ne doit pas, non plus, être une façon détournée de transformer Quebecair en une espèce d'arrière-cour d'Air Canada pour quelques pilotes francophones un peu trop agressifs.

Ainsi, même si je continue de croire qu'une entente est souhaitable et possible, nous ne nous épuiserons pas quatre années de plus à la rechercher avec des gens qui ne cherchent qu'à nous épuiser. Si, d'ici quelques semaines, un résultat satisfaisant n'est pas atteint dans ces négociations, le gouvernement du Québec prendra les moyens nécessaires pour amener le règlement de ce dossier par voie de nationalisation afin de permettre à Quebecair de se réorganiser en fonction des objectifs québécois et non plus en fonction des songes changeants du

ministre des Transports du Canada. Quebecair ne peut pas opérer indéfiniment en se faisant dire une journée: Je te marie, le lendemain: Je te tue. N'importe qui, qui a administré la plus petite affaire, sait cela.

M. le Président, ce n'est pas le chemin que nous avons choisi au départ; ce n'est pas, non plus, encore aujourd'hui, celui que nous souhaitons retenir en priorité, mais dans l'état actuel des discussions où l'on semble vouloir faire à Ottawa de Quebecair un petit ghetto francophone en imposant une facture au gouvernement du Québec plus élevée que si nous prenons la chance de vivre seuls, c'est le chemin que nous choisirons sans hésitation, convaincus que toute cette négligence, que tout ce mépris pour nos intérêts légitimes par le gouvernement fédéral finiront bien par se retourner contre leurs auteurs et par donner raison à notre honnêteté, notre bonne foi et notre bon droit. Je vous remercie, M. le Président.

Le **Président (M. Boucher)**: Merci, M. le ministre. M. le député de Laporte.

#### M. André Bourbeau

**M. Bourbeau**: M. le Président, il me fait plaisir de saluer ceux et celles, ici présents aujourd'hui, qui manifestent de la sorte leur intérêt pour la survie de Quebecair et pour celle du transport régional aérien au Québec. C'est avec d'autant plus de plaisir que je leur souhaite la bienvenue que cette commission a lieu grâce à la ténacité du Parti libéral qui n'a cessé de la réclamer. Je n'entends pas répondre aux attaques personnelles du ministre des Transports dans son allocution d'ouverture. Je laisserai les faits parler par eux-mêmes et je m'en remettrai avec confiance au jugement de la population.

Le Parti libéral a insisté pour qu'ait lieu ce débat parce qu'il croit qu'il y va de l'intérêt de tous les artisans de l'industrie du transport aérien au Québec, de l'intérêt des usagers du transport régional et de celui de la population du Québec. Il a aussi insisté pour qu'ait lieu ce débat parce qu'une chose devenait de plus en plus claire, c'est que plus le gouvernement fournit des explications sur la nature de son engagement dans Quebecair, plus cela devient embrouillé aux yeux de l'opinion publique.

Le problème qui nous réunit aujourd'hui semble avoir pris une telle ampleur et une telle complexité que plus d'un serait tenté de renoncer à y comprendre quoi que ce soit. De tout ce qui a été dit sur cette affaire jusqu'à maintenant, il y a pourtant moyen de dégager, au moins partiellement, deux problèmes (qui ont eu le malheur de se rencontrer) qui semblent nettement être à l'origine de la situation que nous connaissons maintenant: le premier, d'ordre économique

et le second, d'ordre politique. À ce sujet, les travaux de la présente commission nous permettront sûrement de faire tout l'éclairage supplémentaire nécessaire à la compréhension complète des faits.

Pour bien illustrer mon propos, je commencerai, d'abord, par exposer le problème d'ordre économique, c'est-à-dire celui du transport aérien régional dont les difficultés sont difficilement dissociables de celles que connaît actuellement Quebecair. Car l'importance et l'envergure que Quebecair a progressivement acquises la désignent tout naturellement pour jouer un rôle déterminant au sein de cette industrie au Québec et même au Canada.

L'histoire du transport aérien en région est probablement, d'abord et avant tout, celle de ses usagers. Que ceux-ci habitent la Côte-Nord, le Nouveau-Québec, la Gaspésie, l'Abitibi ou le Saguenay, leur situation est à peu près la même. Ils vivent souvent loin des grands centres et l'avion constitue pour eux un moyen de transport aussi essentiel que, pour d'autres, le métro ou l'autobus. Dans bien des cas, ce rôle est encore plus important que cela, car leur approvisionnement en biens et en services dépend presque exclusivement des transporteurs aériens qui, à l'occasion, servent aussi dans les cas d'urgence.

On serait porté à croire que tout a été humainement mis en oeuvre pour assurer à ces gens le meilleur service possible. Or, tel ne semble pas être le cas. Depuis bon nombre d'années, les critiques des usagers sont aussi nombreuses et pratiquement toujours les mêmes: retards continuels des avions, diminution du service, prix exorbitants et majoration des tarifs à répétition; sans parler du fait que ces usagers sont toujours à la merci des conditions atmosphériques et du manque de pièces de rechange qui clouent les appareils au sol durant plusieurs jours à la moindre défaillance technique.

Du côté des transporteurs aériens, la vie n'est pas plus facile. Ceux-ci font face continuellement aux problèmes sans cesse croissants de la rentabilisation de leurs opérations, rendue particulièrement difficile par l'étendue du territoire à desservir et sa faible densité de population. Ils sont, de plus, condamnés à se livrer entre eux une concurrence souvent mortelle à cause de l'exiguïté du marché et les usagers finissent invariablement par en faire les frais. L'absence de règles précises n'a aidé en rien à résoudre ce problème et cette situation a mené à un enchevêtrement inexplicable des réseaux aériens régionaux. On peut le voir, d'ailleurs, sur la carte derrière nous. À cela vient s'ajouter le fait que les transporteurs régionaux doivent souvent dispenser leurs services dans des conditions extrêmes, car, pour la plupart, les installations

aéroportuaires en région tombent en désuétude et sont dotées de systèmes de contrôle au sol inadéquats. Finalement, les fortes hausses successives du prix du carburant ont porté à quelque 40% la part que présente ce dernier dans les coûts d'exploitation, soit 10 fois plus qu'en 1970. C'est sur cette toile de fond que se joue l'avenir de Quebecair et de l'ensemble du transport régional aérien.

Considérée comme l'un des quatre grands transporteurs régionaux du Canada, Quebecair devrait normalement être appelée à jouer un rôle clef dans toute éventuelle rationalisation de ce secteur. Au sein des transporteurs québécois, on s'attendrait qu'elle assume un certain leadership en indiquant la voie à suivre pour aboutir à ce résultat désiré, premièrement, en donnant l'exemple d'une gestion saine et rigoureuse de ses opérations. Or, jusqu'à preuve du contraire, il semble que Quebecair ait échoué dans sa tentative de jouer un tel rôle.

À l'époque où la compagnie appartenait à l'homme d'affaire Howard Webster, les milieux concernés par le transport régional aérien reprochèrent souvent à ce dernier de ne s'intéresser que de loin aux intérêts de la compagnie et d'avoir fait des choix administratifs douteux mettant en péril la stabilité financière de l'entreprise. Quelques mois à peine avant que Howard Webster achète la compagnie, Quebecair venait de faire l'acquisition d'appareils jugés comme très coûteux à l'époque. En 1969, avec l'achat de deux BAC 1-11, Quebecair devenait le premier transporteur régional canadien à se doter de réactés. Quebecair en achetait un autre un peu plus tard sous sa gouverne et, en 1974, elle s'équipait de Boeing 727 et 707.

Ces achats, qui trahissaient déjà les rêves de grandeur de Quebecair, allaient grever lourdement son fonds de roulement. Cependant, le tableau n'était pas complètement noir, car, au cours de la même période, la compagnie aérienne étendait son réseau au Saguenay-Lac-Saint-Jean, à l'Abitibi et aux Îles-de-la-Madeleine. On croyait y déceler une réelle volonté d'étayer et de consolider sa vocation première de transporteur régional. Mais c'était sans compter sur les ambitions de ses dirigeants de voler vers de plus nobles horizons. Déjà, en 1970, ils se laissent séduire par le mirage des Caraïbes et des vols nolisés. Puis, en 1975, c'est la grande envolée vers Paris et l'Europe.

À consacrer tant d'énergie pour sortir de la province, Quebecair se classa à la fin des années 1970 première dans le marché des vols nolisés parmi les transporteurs de sa catégorie. Pendant ce temps, au chapitre du transport des marchandises, elle passait au dernier rang, voyant sa part relative baisser de 12% à 9% de 1970 à 1978, tandis que, de

son côté, Nordair passait du 3e au 2e rang, augmentant sa part relative de 21% à 23%. (11 h 15)

Rien de cela ne réglait les problèmes du transport régional et de ses usagers qui continuaient vainement à attendre une amélioration de leur situation. Le rachat de 86% des actions de Nordair par Air Canada en 1978 vint raviver les espoirs. Le gouvernement fédéral s'était engagé, au moment de cette acquisition, à revendre Nordair à des intérêts privés dès que ce serait possible. Cette promesse comportait cependant certaines restrictions. Le ou les éventuels acquéreurs devaient satisfaire à certaines exigences, entre autres, que leurs offres d'achat soient compatibles avec une éventuelle rationalisation du transport régional aérien dans l'Est du Canada. De plus, le gouvernement fédéral souhaitait que le nouveau transporteur qui naîtrait de cette fusion soit détenu à parts égales par des intérêts québécois et ontariens, afin de s'assurer que le nouveau service répondrait de manière adéquate aux besoins des deux provinces.

C'est à la faveur de ce projet de fusion que M. Alfred Hamel et sa compagnie Expéditex se portèrent acquéreurs, en 1979, de 93% des actions de Quebecair, pour revendre aussitôt 40% des actions acquises à la Société d'investissement Desjardins et à la Corporation Provost. Soulignons que la présence de la Société d'investissement Desjardins était destinée à donner une plus grande crédibilité au projet de fusion de Quebecair avec Nordair, la Société d'investissement Desjardins ayant racheté du gouvernement du Québec un bloc d'actions de la compagnie Nordair.

Du côté des usagers, le rachat de Quebecair par M. Alfred Hamel, la Société d'investissement Desjardins et la Corporation Provost fut accueilli avec soulagement. Enfin, se disaient-ils, des intérêts québécois se portent à la défense des Québécois. Mais mal leur en prit, car ils durent déchanter très vite. Une malédiction planait au-dessus de Quebecair. À peine M. Webster avait-il cédé ses intérêts à M. Alfred Hamel que Quebecair se lançait dans un programme d'achat de 5 Boeing 737 au coût d'environ 15 000 000 \$ chacun et dont l'acquisition mettait pour une seconde fois en dix ans la stabilité financière de la compagnie en péril.

Or, une étude sérieuse du marché aurait pu constater que, déjà, en 1979, le secteur du transport aérien commençait à marquer le pas. Un mémoire de l'Association québécoise des transporteurs aériens, déposé à l'automne 1981, rapportait que, de 1979 à 1981, plus de 30 compagnies aériennes avaient été liquidées ou avaient fait faillite. De plus, les nombreux signes avant-coureurs d'un ralentissement économique dans les régions traditionnellement desservies par les

transporteurs aériens commandaient une approche empreinte de prudence, pour ne pas dire tout simplement conservatrice.

Il semble que Quebecair ne l'entendait pas ainsi. Au contraire, les décisions coûteuses qui avaient été prises au début obligèrent Quebecair à adopter une politique de fuite en avant. Encore une fois, Quebecair devait trouver de nouveaux marchés qui lui permettraient de rentabiliser le plus vite possible ses nouveaux appareils. Mais c'était sans compter que, quelque dix années plus tard, les règles du jeu avaient complètement changé. Les circuits en direction de Toronto et de la Floride étaient déjà très encombrés et l'industrie des vols nolisés en pleine perte de vitesse. Pourtant, Quebecair s'y engagea quand même, s'étonnant après coup de la concurrence féroce que se livrent entre eux les transporteurs aériens desservant déjà ces marchés.

En juillet 1981, Nordair, dont les deux actionnaires sont Air Canada et la Société d'investissement Desjardins, fait une offre d'achat à Quebecair. Celle-ci vise à fondre les deux compagnies en un seul transporteur aérien, dont les réseaux s'étendront de Blanc-Sablon à Winnipeg et de Pittsburgh à la baie de la Résolution. En même temps, cette offre comporte en filigrane un projet de rationalisation et d'amélioration du transport aérien. Air Canada s'y engageait "à continuer de laisser à la nouvelle société la même autonomie qu'elle a permise à Nordair et à maintenir son siège social au Québec".

Enfin, les actionnaires de Nordair, soit Air Canada et la Société d'investissement Desjardins, déclaraient leur intention de faire une émission publique d'actions qui amènerait la réduction de la participation d'Air Canada à un intérêt minoritaire, dès que la rentabilité de la nouvelle société aurait été prouvée et probablement avant cinq ans. La proposition préservait, de plus, les emplois des travailleurs de Quebecair et permettait d'assurer la place des francophones dans l'industrie du transport aérien.

Ici, j'ouvrirai une parenthèse. Les actionnaires de Quebecair avaient devant eux une proposition honnête et qui leur assurait un profit substantiel et payé comptant. Elle inversait peut-être le scénario initial de l'achat de Nordair par Quebecair, mais Quebecair n'avait plus les moyens de se payer une compagnie aérienne, ni même un seul avion. Les actionnaires de Quebecair auraient pu choisir d'accepter cette offre et, aujourd'hui, la survie de Quebecair, de même que les emplois de ses 900 travailleurs seraient assurés. Et, au pire, le plus grand risque que courait la collectivité québécoise était celui d'économiser 50 000 000 \$ et de bénéficier d'une amélioration substantielle de son service aérien.

Le gouvernement du Québec a choisi ce

moment précis pour "venir au secours des actionnaires de Quebecair". Ces derniers n'avaient rien à y perdre et tout à gagner, car leur compagnie était virtuellement en faillite et sans l'ombre d'un plan de relance devant elle. Le gouvernement du Québec avait le choix des décisions. Mais - et c'est là que réside tout le problème politique - au nom de ses fantasmes nationalistes, il a choisi d'investir dans ses rêves autonomistes et de faire passer les intérêts de quelques particuliers pour les intérêts de la nation. Prétextant la crise, le gouvernement procéda à une nationalisation indirecte de Quebecair sans faire entériner son geste par l'Assemblée nationale. Et, pour faire oublier le fait qu'il injectait 15 000 000 \$ dans une entreprise privée sans projet précis, il se lança dans une nouvelle bataille contre le gouvernement fédéral.

Les fuites en avant de Quebecair dans un expansionnisme débridé avaient alimenté les rêves de grandeur du gouvernement péquiste. Devant la tournure des événements, en juillet 1981, celui-ci crut y déceler l'occasion parfaite de se payer, à bon compte et à même l'argent des contribuables, sa compagnie dite nationale de transport aérien. Il est, d'ailleurs, significatif de constater que, tout au long du débat, le gouvernement péquiste était plus inquiet de la concurrence supposément déloyale d'Air Canada sur les marchés extérieurs que de celle que se livrent entre eux les transporteurs régionaux, tels que Nordair ou Eastern Provincial Airways. La nuance n'a pas échappé à l'attention des usagers du transport aérien en région, car, comme le soulignait un journaliste du Soleil, la question de la survie de Quebecair a suscité beaucoup plus d'émoi chez les vacanciers de Montréal que chez les usagers des régions qui prennent l'avion par nécessité. Certains de ces derniers souhaitaient presque sa disparition tellement ils jugeaient le service mauvais.

Si le gouvernement avait vraiment eu à coeur l'intérêt public et celui des travailleurs de Quebecair, il se serait engagé dans la recherche constructive d'une harmonisation des services entre Quebecair, les autres transporteurs régionaux et les transporteurs locaux. Au contraire, il était beaucoup plus inquiet de l'honneur des Québécois qu'il jugeait bafoué par la concurrence de la feuille d'érable contre la fleur de lis sur les plages de la Floridel

Aujourd'hui, après avoir englouti des dizaines de millions de dollars à même les fonds publics, le gouvernement se retrouve exactement au même point qu'en juillet 1981 avec, sur la table, une nouvelle offre d'Air Canada. Il y a de fortes chances que Quebecair soit finalement sauvée, mais il n'y a pas de raison particulière de crier victoire. Encore une fois, le gouvernement péquiste aura déçu tout le monde et c'est lui-même

qui aura contribué à faire perdre la face au Québec. Dans cette aventure, tout ce qu'il aura gagné, c'est de jeter le désarroi parmi les employés de Quebecair, de faire perdre la confiance de la population en cette compagnie, d'accélérer la déconfiture du transport régional aérien et d'appauvrir le Québec de quelque 50 000 000 \$. Toute cette mobilisation inutile, toutes ces énergies dépensées et tout cet argent gaspillé n'auront servi qu'à affaiblir un peu plus une société qui a désespérément besoin de se redonner confiance en elle-même.

Il y a manifestement eu des erreurs dans la façon dont on a essayé de régler les problèmes du transport aérien régional. J'espère que les travaux de cette commission permettront de mieux découvrir quels sont les véritables impératifs et les conditions de relance de cette industrie chez nous. J'invite le gouvernement à revoir son attitude dans ce dossier et, à la lumière de ce qui s'est passé au cours des dernières années, à travailler à l'élaboration d'une politique cohérente dans ce domaine qui tiendra compte de la faculté de payer des contribuables et des besoins des usagers. Il est temps que le gouvernement cesse d'oeuvrer en cachette et qu'il fasse preuve de bonne foi dans ses négociations avec le gouvernement canadien, plutôt que de l'accuser invariablement d'être responsable de tous les malheurs. Je vous remercie, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. le député de Laporte. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants?

**M. Clair:** Simplement pour accrédi-ter les propos du député de Laporte, je voudrais indiquer que les statistiques sur la ponctualité de Quebecair, pour les six ou sept dernières années, sont au cahier vert. J'invite les gens à les regarder.

**Le Président (M. Boucher):** J'inviterais les représentants de Quebecair à prendre place à la table au centre. M. le député de Gatineau.

#### Discussion générale

**M. Gratton:** Avant qu'on aborde l'audition de nos invités - que je salue, bien entendu, comme tous les membres de la commission - est-ce que le président pourrait nous indiquer quelles seront les heures de travaux de la commission? On sait qu'une deuxième commission doit siéger probablement demain et que cela pourrait compliquer les choses quant à la télédiffusion des travaux de la commission. Est-ce que le président est en mesure de nous dire maintenant si nous siégerons à cette commission des transports demain et à

quelles heures, tant demain qu'aujourd'hui?

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Gatineau, on m'a fait part que le vice-président rendrait une décision sur le sujet aujourd'hui même. Je n'ai pas encore reçu confirmation de cette décision. Je n'ai pas encore reçu le contenu de la décision que le vice-président doit rendre aujourd'hui relativement à la télédiffusion de la commission de demain.

**M. Clair:** Je suis au courant du litige également. Dans l'esprit de l'Opposition, est-ce que ce soir on siège jusqu'à 22 heures ou jusqu'à minuit?

**M. Gratton:** Jusqu'à 22 heures.

**M. Clair:** On n'est peut-être pas obligé d'attendre. On pourrait dégager un compromis. Il y a une possibilité. J'ai remarqué que certaines personnes, qui devaient être entendues demain, sont présentes dans la salle. On pourrait poursuivre jusqu'à minuit ce soir et commencer la deuxième journée à compter de 22 heures. Il ne semble pas y avoir de problème pour la télédiffusion demain matin. On pourrait continuer demain matin et il ne resterait que deux ou trois heures qui auraient pu être télédiffusées et qui ne le seraient pas.

**M. Gratton:** Il me semble qu'il serait maladroit de discuter de ces choses parce que, selon les rumeurs qui circulent présentement, il y a toutes sortes de possibilités qui sont évoquées quant aux heures de la commission de l'éducation aussi bien que de celle-ci. Il me semble qu'on devrait laisser le vice-président rencontrer son conseil consultatif cet après-midi, quitte à aviser vers 18 heures de l'horaire des travaux pour ce soir.

**M. Clair:** C'est simplement parce que, le député de Gatineau ayant soulevé la question, je voulais faire montre de souplesse.

**Une voix:** C'était maladroit de sa part de la soulever.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** J'aimerais simplement souligner la position que nous avons prise dans ce dossier. On sait qu'il y a quatorze personnes qui ont été invitées à venir devant la commission. Certaines ont été invitées par le ministre, certaines par l'Opposition. Il arrive que la majorité des gens qui témoigneront aujourd'hui sont les invités du ministre et que la très grande majorité de

ceux qui ont été invités par l'Opposition doivent comparaître demain. Vous comprendrez que l'Opposition ne peut pas accepter que la première journée des débats soit télédiffusée et que, pour la deuxième journée, pendant laquelle comparaitront les invités de l'Opposition, il n'y ait pas de télédiffusion, parce qu'on estime qu'on doit donner une publicité égale à tous les témoignages. Dans ces conditions, je pense que l'Opposition insistera pour que les débats de ces deux journées soient télévisés au complet. J'espère que les gens qui sont chargés de discuter ces problèmes et de les régler tiendront compte de la prise de position de l'Opposition à ce sujet.

(11 h 30)

**Le Président (M. Boucher):** Messieurs, aussitôt que j'aurai la décision prise par le vice-président, je m'empresserai de vous en faire part.

J'invite les représentants de Québecair...

**M. Gratton:** M. le Président...

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** ...j'ai une dernière question préalable avant qu'on entende les premiers invités. Vous avez indiqué le nom des personnes qui doivent comparaître aujourd'hui. Si je ne m'abuse, il s'agit de MM. Guy Bernier, Paul Gauthier, Ghislain Leblond, Jean-Pierre Howison, Alfred Hamel, de Me Jean Guy et de M. Richard Champagne. Est-ce que le président ou le ministre est en mesure de nous dire à quel moment le président de la caisse de dépôt, M. Jean Campeau, viendra rencontrer la commission?

**Le Président (M. Boucher):** On me dit que le secrétariat des commissions aurait reçu une lettre de M. Campeau. Est-ce qu'on pourrait m'en informer? Le 24 février 1983, M. Jean Campeau, de la Caisse de dépôt et placement du Québec, avisait ainsi le ministre des Transports, le secrétaire des commissions et le greffier de la commission: "Messieurs, en relation avec la demande qui m'a été transmise de vous indiquer s'il était dans nos intentions de participer aux travaux de la commission élue permanente des transports qui siègera aux fins d'étudier l'évolution et l'avenir de Québecair, je désire vous faire savoir que la participation de notre organisme ne m'apparaît pas susceptible d'être utile.

"La Caisse de dépôt et placement du Québec n'est pas en mesure, en effet, de commenter l'évolution ou l'avenir de cette entreprise puisque nous n'y avons aucun investissement en capital-actions. La seule affaire qu nous ayons traitée avec cette

société s'est concrétisée en 1982 par un prêt de 4 000 000 \$ en capital et intérêts que la caisse de dépôt a consenti après avoir obtenu les garanties qu'elle a exigées et qui ont été fournies à notre satisfaction. Dans ces circonstances, vous comprendrez que nous n'avons ni mémoire à déposer ni exposé à faire qui serait susceptible de profiter aux membres de la commission et d'aider à leurs travaux.

"Veuillez agréer, messieurs, l'expression de mes meilleurs sentiments. Jean Campeau."

**M. Bourbeau:** Est-ce le président?

**Le Président (M. Boucher):** C'est le président-directeur général.

**M. Bourbeau:** En fait, c'est le président de la caisse de dépôt, n'est-ce pas?

**Une voix:** C'est cela.

**Le Président (M. Boucher):** Oui.

**M. Bissonnet:** Il a été invité par le ministre et par l'Opposition.

**M. Gratton:** M. le Président, si je ne m'abuse, le président de la caisse de dépôt a été invité de façon formelle par le secrétariat des commissions ou par le ministre à venir.

**M. Clair:** Par le secrétariat des commissions. Voici la façon dont cela s'est passé. Je pense que le député de Laporte peut en témoigner, nous avons dressé conjointement, après négociations, une liste de personnes à entendre qui nous paraissaient, dans certains cas pour le député de Laporte, dans d'autres cas pour moi, susceptibles d'éclairer la commission. Le député de Laporte a insisté pour que M. Campeau soit invité. À ce moment, j'ai indiqué au député de Laporte que des invitations seraient lancées aux personnes sur lesquelles il insistait le plus, mais il a été très clairement exprimé à ce moment et par la suite au député de Laporte qu'on ne forcerait personne. D'autres personnes qui ont été invitées par le secrétariat des commissions, à ma connaissance en tout cas, après vérification au secrétariat des commissions hier, ne se sont nullement manifestées, de sorte qu'à ce moment j'ignore complètement si elles viendront ou si elles ne viendront pas.

Quant au fond de la question, il me semble que la réponse de M. Campeau est tout à fait légitime, valable. M. Campeau dit exactement ce qu'il en est de la participation de la Caisse de dépôt et placement du Québec dans Quebecair.

M. le Président, je pense que si on devait faire témoigner tous les créanciers de

Quebecair, on n'en finirait plus; on pourrait entendre bien des gens. Si, chaque fois qu'on étudie un problème en commission parlementaire, il fallait faire venir les présidents des banques et des sociétés de prêt, je pense que ces gens ne feraient que cela. Si, d'ailleurs, les gens de l'Opposition veulent que le ministre de tutelle - je pense que c'est comme cela qu'on l'appelle - vienne expliquer sa position sur cette question, cela lui fera plaisir de venir. Il m'a déjà fait part de son opinion là-dessus.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Vaudreuil-Soulanges.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** M. le Président, quant au dernier commentaire du ministre, je serais surpris que le ministre des Finances ait changé d'idée dans le fond et ait accepté de venir ici nous expliquer de quoi il en retourne dans la mesure où, à l'Assemblée nationale, il faisait savoir qu'en retournant en arrière - je le cite, le 14 décembre - il s'était rendu compte d'une chose: c'est que le prêt avait été obtenu pendant qu'il était en vacances et il a essentiellement nié toute participation active à l'autorisation du prêt dont il est souvent question.

**M. Clair:** Question de règlement. Ce que j'ai dit, ce n'est pas que le ministre des Finances voulait ou ne voulait pas venir participer au débat sur l'intervention de la Caisse de dépôt et placement du Québec. J'ai simplement noté le précédent que cela créerait si, chaque fois qu'il est question d'une entreprise, on demande au président d'une banque ou d'une caisse ou d'une société d'investissement ou, encore, à la Caisse de dépôt et placement de venir en commission parlementaire, compte tenu de l'intérêt limité. M. Campeau le dit: La Caisse a posé certaines conditions pour l'octroi du prêt, ces conditions ont été remplies. Que voulez-vous que je vous dise de plus?

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Vaudreuil-Soulanges.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Ce qui était pertinent dans tout ce débat, M. le Président, c'était précisément de voir quel était le processus qu'on a suivi, tant à la caisse de dépôt qu'au ministère des Finances et au bureau du premier ministre d'ailleurs, afin d'en arriver à un prêt garanti qui aurait été fait à Quebecair. Au-delà de tout cela, il ne m'apparaît pas acceptable qu'on puisse comparer le président de la caisse de dépôt, fiduciaire des épargnes forcées, dans certains cas, des Québécois ou de leurs dépôts ou des primes qu'ils font en vertu d'un tas de régimes, à un président de banque ou d'une

entreprise privée. Il n'est pas question de fonds des Québécois en général dans ces derniers cas.

Par ailleurs, on n'a pas, autant que je sache, lors de l'invitation adressée à M. Campeau, exprimé le désir de le voir déposer un mémoire ou de l'entendre faire un exposé. Je ne pense pas qu'il soit à même de présumer déjà quelle sera la nature des questions que nous avons à lui adresser. Il y en a une qui me vient immédiatement à l'esprit: Si l'absence totale d'investissements en capital-actions lui permet de ne pas venir devant nous, à partir de combien de dizaines de millions de dollars de prêt à une entreprise comme Quebecair ou à quelque autre entreprise, serait-il alors disposé à venir ici? Est-ce qu'on doit attendre que la caisse de dépôt, par voie de prêt garanti ou non, investisse ou prête 5 000 000 \$, 10 000 000 \$, 15 000 000 \$ ou 20 000 000 \$ de plus? C'est, entre autres, la question que nous aimerions lui poser. Je ne pense pas que cette lettre réponde adéquatement aux questions que nous lui avons adressées.

**M. Clair:** M. le Président, bien simplement, j'ai indiqué la position des députés ministériels. Nous, on ne votera pas un subpoena pour forcer M. Campeau à venir, compte tenu des explications qu'il a fournies. Je m'attendais que vous alliez avoir cette réponse, cela m'apparaît tellement évident. Si vous voulez en faire un plat, faites-en un.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** Il ne s'agit pas d'en faire un plat, comme vient de le dire le ministre, M. le Président, mais si une commission parlementaire n'a plus le loisir de poser des questions à des fonctionnaires de l'État qui sont directement impliqués dans une affaire soumise à l'étude d'une commission parlementaire, notamment, l'évolution et l'avenir de Quebecair... On sait que la caisse de dépôt a consenti un prêt de 4 000 000 \$. Le ministre lui-même a fait allusion tantôt à la possibilité d'une éventuelle nationalisation ou plutôt de concrétiser officiellement ce qui est déjà commencé, tout au moins officieusement, c'est-à-dire la nationalisation de Quebecair par le gouvernement du Québec. Je présume que la Caisse de dépôt et placement du Québec aurait quelque chose à voir dans une telle éventualité.

**M. Clair:** Oui, M. le Président, elle serait payée.

**M. Gratton:** Il me semble, M. le Président, que ce n'est pas au président de la Caisse de dépôt et placement de juger s'il

est utile pour lui de se prêter aux questions d'un groupe de parlementaires réunis en commission parlementaire. Il me semble que c'est bien plus aux parlementaires eux-mêmes d'en juger.

Quand, dans sa lettre, M. Campeau a dit n'avoir ni mémoire à déposer ni exposé à faire qui serait susceptible de profiter aux membres de la commission et d'aider à leurs travaux, je soumetts respectueusement que c'est peut-être autant, sinon plus, aux parlementaires membres de la commission d'en juger qu'à M. Campeau.

#### Motion pour convoquer M. Jean Campeau

Dans cette perspective, M. le Président, je pense qu'il serait tout à fait irresponsable de la part de l'Opposition, tout au moins... Si le ministre a quelque chose à cacher, il pourra répondre aux questions qu'on lui posera, à lui, mais nous insistons pour pouvoir poser un certain nombre de questions à M. Campeau lui-même. C'est dans cette optique, à partir de l'article 153 de notre règlement, que je voudrais faire la motion suivante: Que la commission des transports, qui étudie l'évolution et l'avenir de Quebecair, requiert le président de la Caisse de dépôt et placement du Québec, M. Jean Campeau, de se présenter devant la commission avant la fin de ses travaux.

**M. Clair:** On est prêt pour le vote, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** Alors, vous avez une motion, M. le député de Gatineau. Si vous pouviez nous en donner le texte, s'il vous plaît!

M. le député de Rousseau.

**M. Blouin:** Ai-je bien compris le ministre des Transports lorsqu'il nous a dit que le ministre responsable de cette institution, le ministre des Finances, était prêt à venir fournir devant la commission les explications relatives à cet investissement?

**M. Clair:** Exactement, M. le Président, et surtout j'ai expliqué pourquoi il apparaît, après discussions, que si M. Campeau vient à cette commission parlementaire-ci, quand il est question de l'avenir d'une entreprise, l'ensemble des créanciers pourrait être appelé à venir en commission parlementaire. À ce moment-là, pourquoi un créancier, pourquoi pas tous les créanciers de Quebecair?

**M. Blouin:** Alors, si le ministre...

**M. Clair:** Si le ministre des Finances est disposé...

**Le Président (M. Boucher):** Je m'excuse,

M. le ministre et M. le député de Rousseau.

**M. Blouin:** M. le Président, si le ministre...

**Le Président (M. Boucher):** Nous avons une motion devant nous.

**M. Blouin:** Si le ministre...

**Le Président (M. Boucher):** Le député de Rousseau parle-t-il sur la motion? Seulement à titre de renseignement, je voudrais signaler que nous avons une motion du député de Gatineau, à savoir que la commission des transports qui étudie l'évolution de l'avenir de Quebecair, requiert le président de la Caisse de dépôt et placement du Québec, M. Jean Campeau, de se présenter avant la fin de ses travaux.

**M. Blouin:** Je ne comprends pas pourquoi l'Opposition n'est pas satisfaite de recevoir, non pas le président de la Caisse de dépôt et placement du Québec, mais bien le ministre qui est lui-même responsable de cette institution.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député d'Argenteuil.

**M. Ryan:** Il me semble qu'il y a une question de principe importante qui est impliquée ici, M. le Président. M. Campeau est le président d'une société d'État, la plus importante institution financière du gouvernement du Québec, la Caisse de dépôt et placement du Québec. Il arrive que dans la question qui intéresse la commission, soit la situation et les perspectives d'avenir de Quebecair, la Caisse de dépôt et placement du Québec a consenti un prêt d'une importance absolument substantielle. Peut-être qu'en interrogeant des représentants de Quebecair, les membres de la commission seront-ils suffisamment éclairés sur les circonstances dans lesquelles ce prêt a été obtenu, les conditions auxquelles il a été fait, pour être satisfaits. Il me semble que s'ils n'étaient pas satisfaits après avoir entendu les représentants de Quebecair, ce serait leur droit de demander des explications au président de la société d'État qui a consenti un prêt à la société Quebecair. Il me semble que si on allait ériger en principe le genre de réponse que M. Campeau donne à la fin de sa lettre...

Cela me fait penser, je vais vous donner un exemple, si vous me permettez. À la commission parlementaire qui étudie le problème de Mirabel, la commission a adressé une invitation à un organisme fédéral, la Société immobilière du Canada, qu'il aurait été très utile d'entendre. On trouvait que cela aurait été normal qu'elle vienne donner des explications, vu qu'elle a

des responsabilités considérables dans la situation actuelle et même dans l'avenir du territoire de Mirabel. La Société immobilière du Canada a répondu par une lettre un peu semblable à celle-ci, contre laquelle nous avons tous protesté vivement, autant les députés ministériels, pour qui c'était très facile en l'occurrence, que les députés de l'Opposition, qui obéissaient au même principe dans ce cas que dans celui-ci. Il me semble que pour une commission parlementaire, se contenter d'une réponse comme celle-là, ce serait assez regrettable.

Encore une fois, je serais porté à suggérer que si, après avoir entendu les témoins de Quebecair, les députés, quels qu'ils soient, de l'Opposition ou du côté ministériel, éprouvent le besoin d'interroger M. Campeau, ce n'est pas à M. Campeau de déterminer s'il a des choses à dire à la commission, mais c'est à la commission de déterminer si elle a des choses à lui demander. Quand il viendrait témoigner ici, il peut très bien juger que dans l'exercice de sa fonction, il y a des choses qu'il ne peut pas dire. Il peut très bien dire qu'il y a des choses au sujet desquelles il est lié par son secret professionnel. Je le comprendrais. Il viendrait le dire lui-même, ici, devant la commission. Il viendrait s'expliquer, entouré des conseils juridiques dont il peut avoir besoin, si la nécessité s'en manifeste. Il me semble que régler le problème de manière expéditive comme cela ne serait pas bon pour l'institution parlementaire elle-même. (11 h 45)

**Le Président (M. Boucher):** Merci. M. le député de Duplessis.

**M. Perron:** M. le Président...

**Le Président (M. Boucher):** Sur la motion.

**M. Perron:** Oui, d'accord, sur la motion. Je trouve un peu curieux que l'Opposition vienne devant cette commission avec une motion qui semble privilégiée et qui porte sur la présence du président de la caisse de dépôt à la commission parlementaire. Même si on ne veut pas se couler dans le béton en disant non, il me semble qu'il y a une chose importante: lorsqu'un contrat en bonne et due forme est signé entre une institution prêteuse et une compagnie quelconque, je ne pense pas que l'institution prêteuse soit dans l'obligation de se présenter devant cette commission, puisque nous avons ici des représentants de Quebecair qui, eux, sont vraiment les emprunteurs. À partir du moment où ces personnes peuvent donner des informations en rapport avec l'évolution du dossier, ou encore sur ce que nous voulons savoir quant à l'implication de la caisse de dépôt dans Quebecair, je pense que les représentants de Quebecair pourraient

certainement nous donner les réponses qui s'imposent. D'ailleurs, le député qui vient juste de parler antérieurement, soit le député d'Argenteuil, a souligné qu'il y avait des choses qu'il pourrait dire et des choses qu'il ne pourrait pas dire en tant que président de la société, puisqu'il est, en fait, un représentant de l'institution qui a prêté à Quebecair. Il y a des accords qui ne peuvent pas être dévoilés publiquement, c'est sûr et certain.

**Le Président (M. Boucher):** Merci. M. le député de Laporte.

**M. Perron:** M. le Président, il y a autre chose que je voudrais ajouter, si vous me permettez, M. le député de Laporte. Puisque le ministre des Finances est responsable de cette société, en fait de la caisse de dépôt, si celui-ci est prêt à venir répondre aux questions de l'Opposition en rapport avec la caisse de dépôt et en rapport avec ce qui s'est passé au sujet de Quebecair, je pense que cela serait très acceptable qu'il puisse être invité ici, comme l'a mentionné tout à l'heure le ministre des Transports.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** M. le Président, je ne peux que protester devant l'attitude qui m'apparaît cavalière du président de la caisse de dépôt, attitude qui est cautionnée, d'ailleurs, par le gouvernement, puisque le ministre nous indique son intention de ne pas voter pour la motion du député de Gatineau. Je dois dire que nous avons eu l'occasion de poser plusieurs questions au ministre des Finances sur ce sujet précis lors de la dernière session et que le témoignage que pourrait nous amener le ministre des Finances ne pourrait pas être très utile, puisque nous l'avons déjà interrogé à quelques reprises. Nous connaissons sa version à lui, mais nous aimerions connaître celle du président de la caisse de dépôt et il est inutile de nous ramener une autre fois le ministre des Finances, puisque nous avons déjà entendu ce qu'il a à nous dire là-dessus.

Je pense que ce qu'il y a d'important à signaler, c'est que quatorze personnes ont été convoquées devant cette commission-ci, la plupart étaient du secteur privé, à ma connaissance, et toutes ont accepté de venir - enfin, on verra demain si elles sont toutes présentes, mais selon les vérifications que j'ai pu faire, toutes ont accepté de venir - à une seule exception, celle de M. Jean Campeau qui est non pas du secteur privé, mais un fonctionnaire, un employé du gouvernement. Vraiment, on se demande comment il se fait que M. Campeau qui a fait un prêt à Quebecair, un prêt qui nous apparaît, à nous, un peu inexplicable ou

assez non orthodoxe - si je peux dire - parce que c'est un prêt qui a été fait à une compagnie en sérieuses difficultés financières...

**M. Clair:** ...du gouvernement.

**M. Bourbeau:** Oui, M. Campeau qui nous semble un peu téléguidé dans la façon dont la caisse de dépôt fait ses prêts, semble également avoir la caution du gouvernement quand il est temps de venir se présenter et on semble également vouloir le couvrir, le protéger, faire un genre de camouflage du témoignage qu'il pourrait nous donner.

M. le Président, des gens très importants se sont déplacés; ils ont des occupations importantes, je n'ai qu'à citer celui qui est à la table présentement, le président de la Fédération des caisses populaires de Montréal, M. Bernier, qui est un homme important, qui est le deuxième personnage le plus important du mouvement Desjardins, qui a trouvé le temps de venir nous voir. Nous avons avec nous le président de Quebecair, M. Hamel, qui gère aussi de grosses affaires; le président de Nordair sera ici demain, une société importante qui brasse de grosses affaires. Ces gens ont jugé utile et ont jugé que c'était leur devoir d'accepter l'invitation et la convocation de la commission parlementaire. Or, nous avons ici un fonctionnaire qui devrait être encore plus disposé à venir et qui refuse péremptoirement de se présenter en nous disant que son témoignage ne lui apparaît pas utile. M. le Président, je vous sou mets que M. Campeau ne peut pas dire si ça va être utile ou pas parce qu'il ne connaît pas les questions qu'on va lui poser. Je pense qu'on verra après son témoignage si ça aurait été utile ou non. S'il ne se présente pas, chose certaine, on n'aura jamais l'occasion de savoir si ça aurait été utile ou non. Je ne pense pas qu'on puisse avoir bientôt une autre commission parlementaire sur Quebecair pour avoir l'occasion de l'interroger.

Dans ces conditions, M. le Président, on est en droit de se poser quelques questions. Premièrement, pourquoi M. Campeau refuse-t-il de venir s'expliquer devant la commission parlementaire? Qu'a-t-il à cacher? Est-ce qu'il a peur de se présenter? Autant de questions que nous sommes autorisés à poser puisque ce monsieur refuse de venir nous rencontrer. Dans les circonstances, M. le Président, je ne peux que protester, déclarer que cette décision de M. Campeau, et j'espère que le gouvernement ne l'entérinera pas, est inacceptable. C'est une insulte, je pense, à la démocratie et au privilège des commissions parlementaires et du Parlement. Je sou mets respectueusement que les membres de la commission devraient se rallier à la proposition du député de

Gatineau et demander à M. Campeau de venir rencontrer la commission parlementaire demain.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Vimont.

**M. Rodrigue:** M. le Président, c'était bien parti, mais là, il me semble qu'on tombe encore dans les mêmes rengaines qu'on nous a servies à l'Assemblée nationale: qu'est-ce que M. Campeau a à cacher, etc. On essaie de faire un plat avec une histoire comme ça. M. Campeau a répondu à une invitation qui lui a été faite. Il estime, lui, avoir des raisons valables de refuser l'invitation qui lui a été lancée en indiquant qu'il ne pense pas avoir d'information à fournir à la commission qui soit utile dans le cadre du mandat que nous avons.

Cependant, et là-dessus je rejoins un peu ce que disait le député d'Argenteuil tout à l'heure, il y a quand même une question de principe qui est en jeu. Une commission parlementaire a le loisir d'inviter et de convoquer, péremptoirement même, s'il le faut, ceux qu'elle juge utile d'entendre. À ce titre-là, je pense que la suggestion qu'à faite le député d'Argenteuil m'apparaîtrait une chose qui irait de soi: finalement, qu'on entende les personnes qui sont ici présentes devant nous, et qui se sont présentées à la commission parlementaire, c'est-à-dire les représentants de Québécois eux-mêmes, et à la lumière des réponses qu'ils fourniront aux questions qui seront soulevées autant par l'Opposition que par les ministériels, on pourra juger, en fin de séance ce soir, peut-être, s'il y a lieu de convoquer péremptoirement M. Campeau pour demain. Peut-être qu'on jugera à ce moment-là que ce n'est pas utile, et on laissera tomber. Si, au contraire, on juge que c'est absolument indispensable, on pourra toujours reprendre la question et voir s'il y a lieu de convoquer péremptoirement M. Campeau.

Il faut bien comprendre que c'est un dossier parmi d'autres, pour la Caisse de dépôt et placement. Il y aurait peut-être lieu d'inviter à un moment donné la Caisse de dépôt et placement puis de l'interroger sur l'ensemble de sa gestion des fonds publics. Ici, il s'agit d'un dossier bien ponctuel, bien spécifique et qui n'est certainement pas le dossier majeur que doit administrer la caisse dans le contexte actuel.

Quand même, étant donné la question de principe qui est en cause, je pense que la suggestion du député d'Argenteuil nous agréerait. On pourrait entendre les représentants de Québécois et par la suite, s'il y a lieu, la commission décidera si elle doit convoquer péremptoirement ou non M. Campeau.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député

de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** M. le Président, c'est très simple. Il y a eu une entente, M. Campeau a été convoqué par le leader parlementaire pour cette commission. Il y a eu entente entre le député de Laporte et le ministre de convoquer M. Campeau. M. Campeau étant un fonctionnaire, ce n'est pas à lui de décider s'il doit être ici ou non. Je pense que lorsque le gouvernement lui demande d'être présent à la commission parlementaire, il n'a qu'à être ici. Quant aux questions de l'Opposition, c'est elle-même qui décidera quelles questions elle aura à lui poser.

**M. Rodrigue:** Le député d'Argenteuil nous a indiqué qu'il n'était pas encore sûr que la présence de M. Campeau était indispensable ici, qu'il se laissait un peu de temps pour en juger, suivant les questions qui seraient posées et les réponses qui seraient données par les représentants de Québécois et les autres intervenants aujourd'hui. C'est pour cela que cette suggestion-là nous apparaît acceptable, d'autant plus qu'on pourra toujours poser le problème peut-être au retour, ce soir, et voir s'il y a lieu ou non de convoquer M. Campeau péremptoirement.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Vaudreuil-Soulanges.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** M. le Président, toujours sur la motion et à l'égard des commentaires du député de Duplessis et du député de Vimont, je peux comprendre qu'effectivement il y a un contrat de prêt entre Québécois et la Caisse de dépôt et placement. Mais je ne vois pas en quoi les emprunteurs seraient à même de répondre à des questions extrêmement précises qui ont trait au processus décisionnel que le prêteur a pu utiliser. Je ne vois pas, de quelque façon que ce soit, qu'il y ait quelque chose de différent ici de ce que le ministre des Finances lui-même a dit à l'Assemblée nationale, savoir que ce genre d'intervention ou de garantie que le ministre des Finances par intérim - à l'époque Mme Marois - a indiqué que la caisse de dépôt était disposée à faire valoir, en juillet, que c'était quelque chose qui se réglait essentiellement "entre fonctionnaires". Ce sont les mots mêmes du ministre des Finances.

Si cela se règle entre fonctionnaires, il me semble qu'un fonctionnaire particulièrement impliqué, à qui on veut poser des questions pour connaître comment cela se déroule entre fonctionnaires, l'autorisation de prêts semblables, il me semble que le président de la caisse de dépôt est tout désigné. Dans ce sens-là, qu'il nous dise tout simplement qu'il ne peut pas voir en quoi sa participation a quelque

rapport que ce soit avec l'évolution et l'avenir de Quebecair... L'avenir à court terme, sauf erreur, de Quebecair, le 20 juillet 1982, était extrêmement pertinent à toute cette question. La lettre du ministre des Finances par intérim de l'époque fait état de besoins de fonds et de disponibilités financières immédiates d'environ 4 000 000 \$, que la caisse de dépôt était disposée à avancer sur la foi d'une garantie du gouvernement du Québec.

Quant à l'évolution de ce prêt, il me semble que cela s'inscrit précisément dans l'évolution financière de Quebecair, de telle sorte que je ne vois pas quelles sont les bases mêmes du refus du président de la caisse de dépôt de venir nous expliquer comment il investit, que ce soit avec garantie ou autrement, ou comment certains de ses fonctionnaires décident d'investir les fonds des cotisants à toutes sortes de régimes au Québec dans des sociétés où les fonds de roulement, depuis une dizaine d'années, a été déficitaire entre 2 000 000 \$ et 20 000 000 \$. Cela ne paraît pas, à sa face même, comme une façon privilégiée pour la caisse de dépôt de transformer son rôle en "financier", si vous voulez, à très court terme, comme une institution privée pourrait effectivement le faire. Je n'ai jamais compris que cela faisait partie du mandat que les fonctionnaires de la caisse de dépôt pouvaient exercer.

C'est dans ce sens que je ne vois pas véritablement en quoi les gens qui se sont donné la peine de venir ici aujourd'hui, ou qui viendront demain, pourraient jeter quelque éclairage ou quelque étincelle que ce soit sur le rôle de la caisse de dépôt et des fonctionnaires du ministère des Finances et de la caisse de dépôt dans tout ce dossier.

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

**M. Clair:** Je comprends jusqu'à un certain point la déception et l'intérêt des députés de l'Opposition. Mais je peux aussi leur dire, de la même façon, que j'aurais bien voulu que l'ancien ministre des Transports, M. Denis de Belleval, puisse venir à cette commission. Il a été invité. Pour des raisons tout à fait autres - c'est quand même l'ancien ministre des Transports - vous admettez que cela aurait pu être utile qu'il vienne ici. Je pense qu'il n'y a pas lieu de le forcer. Il est présentement en Algérie. Je voulais le faire venir...

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Si M. Campeau est en Algérie, c'est une autre affaire.

**M. Clair:** Non, non. M. de Belleval...

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):**

Commencez à exhiber les passeports...

**M. Clair:** ...ne peut pas venir, compte tenu de l'éclairage quand même limité sur l'ensemble du dossier de Quebecair... La question de ce prêt est quand même, vous en conviendrez, un sujet d'intérêt limité. Si vous voulez discuter de l'ensemble du processus décisionnel - je pense que je reprends les mots du député de Vaudreuil-Soulanges - à la Caisse de dépôt et de placement du Québec, cette commission parlementaire-ci n'a pas pour objet l'étude de ce processus.

Troisièmement, dans le même sens que mon adjoint parlementaire et que le député d'Argenteuil le disaient tantôt, un élément d'information additionnel. M. Ghislain Leblond, vice-président exécutif de Quebecair, sous-ministre adjoint à la gestion financière, en congé sans solde - enfin, je ne sais trop comment cela s'appelle - avec des dispositions pour être à l'emploi de Quebecair, M. Ghislain Leblond pourra répondre aux questions. S'il advenait qu'il y ait d'autres questions, on pourrait réévaluer. Je m'engage à ce que le ministre des Finances... Si vous acceptez de suspendre l'étude de cette motion pour passer à l'audition des gens de Quebecair, je pense qu'on pourra réévaluer cela une fois que vous aurez entendu le ministre des Finances.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Gatineau.  
(12 heures)

**M. Gratton:** La suggestion du ministre de suspendre la considération de cette motion, en attendant d'avoir entendu les administrateurs de Quebecair, ne nous satisfait pas du tout. Le député de Vaudreuil-Soulanges l'a indiqué clairement: Les questions que nous voudrions et que nous insistons pour poser à M. Campeau, président de la Caisse de dépôt et placement, n'ont rien à voir avec le processus qui a pu être suivi au sein de la société Quebecair quant à son besoin d'un prêt de quatre millions, mais ont tout à voir avec le processus qui a été suivi au sein d'une société d'État qui est la Caisse de dépôt et placement du Québec. Et je ferai remarquer au ministre qui nous disait: On pourrait peut-être, si on acceptait cela, faire comparaître tous les créanciers de Quebecair, qu'il y a une distinction fondamentale entre la Caisse de dépôt et placement du Québec et les autres créanciers de Quebecair. Les banques, les compagnies prêteuses, les institutions prêteuses disposent de fonds qui n'appartiennent pas au gouvernement du Québec, qui n'appartiennent pas, donc, à la collectivité québécoise, alors que dans le cas de la caisse de dépôt...

**M. Clair:** C'est le meilleur argument.

**M. Gratton:** ...il s'agit justement des

fonds de retraite des Québécois qui doivent être gérés de la meilleure façon possible et au sujet desquels on a la responsabilité de poser des questions.

Une des questions pertinentes qu'on voudrait poser à M. Campeau - on l'a déjà posée au ministre des Finances, on l'a déjà posée au ministre des Transports à l'Assemblée nationale et on n'a pas eu la satisfaction d'avoir des réponses convenables - c'est de savoir comment il en est arrivé à accepter de faire un prêt de quatre millions à Quebecair. Y a-t-il eu des pressions d'exercées par des membres du cabinet? Si on pose la question au ministre des Transports, on sait bien qu'il va dire...

**M. Clair:** La réponse est non.

**M. Gratton:** La réponse est non et il faudrait prendre cela...

**M. Clair:** M. le Président, question de règlement.

**Le Président (M. Boucher):** Un instant, M. le député de Gatineau.

**M. Clair:** J'ai répondu à la question et, en vertu de notre règlement, le député de Gatineau est obligé de prendre ma parole ou de mettre son siège en jeu.

**M. Gratton:** Je prends la parole du ministre et j'aimerais pouvoir prendre la parole du président de la Caisse de dépôt et placement qu'il en est ainsi. Si le ministre lui-même n'a pas eu de conversations avec le président de la caisse de dépôt, peut-être ses fonctionnaires en ont-ils eu. C'est le genre de questions qu'on veut poser, qu'on a le droit de poser et qu'on a même le devoir de poser en tant qu'Opposition ici à l'Assemblée nationale.

Si le désir du ministre et celui de la commission, avec le mandat que nous avons d'examiner l'évolution et l'avenir de Quebecair, doivent simplement servir aux yeux du gouvernement à justifier les mauvaises décisions que ce gouvernement a prises dans le dossier, soit! Je conviens que c'est probablement ce que désire faire le gouvernement. Nous, on n'a pas à se prêter à cela du côté de l'Opposition. C'est dans la nature même des fonctions de l'Opposition que de tenter de faire ressortir tous les faits, d'avoir toutes les informations de façon que la population puisse juger, non pas à partir d'un texte de vingt-cinq pages, que le ministre nous a présenté ce matin, non plus qu'à partir du texte du député de Laporte, mais à partir des témoignages qu'on peut obtenir en posant des questions pertinentes.

Or, la simple décision de M. Campeau de décider, de son propre chef, peut-être

bien en consultation avec des membres du cabinet ou des membres du gouvernement... Cela aussi on aimerait pouvoir le lui demander et je suis sûr que si je posais la question au ministre ce matin, il dirait: Non, nous ne nous sommes pas parlé, M. Campeau et moi, absolument pas. C'est ce qu'on aimerait savoir de la bouche de M. Campeau si quelqu'un du gouvernement lui a parlé avant qu'il n'indique son refus de comparaître devant la commission.

La question de principe - le député d'Argenteuil y a fait allusion - est la suivante: Si une commission parlementaire, qui a pour mandat de faire toute la lumière dans un dossier qui a comporté des investissements de deniers publics de l'ordre de plusieurs dizaines de millions jusqu'à maintenant, si cette commission parlementaire n'a non seulement pas le droit, mais le devoir de faire en sorte que tous les intervenants qui peuvent ajouter à l'information du public soient convoqués en bonne et due forme, d'autant plus s'il s'agit d'un fonctionnaire de l'État...

**Une voix:** À part cela.

**M. Gratton:** ...eh bien, M. le Président, moi, j'en perds mon latin. Et je comprendrais fort mal ou je comprendrais trop bien si la majorité ministérielle de cette commission refusait de demander, de requérir la présence de M. Campeau. Je ne pourrais qu'en tirer une conclusion, c'est que le gouvernement ne tient pas à faire la lumière dans ce dossier. Il tient à faire sa propagande, à continuer de faire sa propagande. Quant à nous, inutile de dire que nous n'y serons pour rien. J'invite donc ceux parmi les députés ministériels, s'il en reste encore, qui ont la moindre notion du devoir qu'ils ont à remplir à l'Assemblée nationale - on sait qu'au cours des dernières semaines on leur a caché un certain nombre de choses, même au conseil des députés, pour les amener à poser des gestes, à voter de façon qu'ils regrettent dans certains cas - à songer très sérieusement à la portée du geste qu'ils poseront en refusant d'entériner le principe qu'un fonctionnaire de l'État qui est convoqué devant une commission parlementaire, qui est invité dans un premier temps et qui refuse de façon cavalière, j'irais même jusqu'à dire de façon méprisante à l'égard des parlementaires de venir répondre aux questions des parlementaires.

La question de principe en cause exige que cette simple invitation que nous avons formulée au début, de consentement, semble-t-il, du ministre et du député de Laporte, qui est porte-parole officiel de l'Opposition, soit maintenant faite plus formellement à partir des articles du règlement qui permettent - si on n'avait pas prévu cette possibilité pour une commission parlementaire de devoir requérir la présence de certains

intervenants, on n'aurait pas pris la peine d'inscrire les articles dans le règlement de l'Assemblée nationale - de faire un travail convenable, de présenter une telle motion et de l'adopter. En exerçant mon droit de réplique sur la question, j'invite les députés ministériels à y songer à deux fois avant de repousser cette motion du revers de la main.

**Le Président (M. Boucher):** Est-ce que les membres de la commission sont prêts à voter sur la motion, étant donné que le député de Gatineau a utilisé son droit de réplique?

**M. Blouin:** M. le Président...

**M. Gratton:** J'insiste pour dire que cela était mon droit de réplique parce que le but visé par cette motion n'est pas de faire perdre le temps de nos invités. On insiste pour entendre le plus tôt possible le fonctionnaire. Je pense qu'il aurait été irresponsable de notre part de ne pas faire... La question de principe aussi bien que les aspects pratiques de cette motion méritaient, quant à nous, qu'on s'y attarde tout de suite.

**M. Rodrigue:** Question de règlement, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Vimont sur une question de règlement.

**M. Rodrigue:** Il m'apparaît commode que le député de Gatineau nous indique une fois son intervention terminée qu'il s'agissait de sa réplique de sorte que cela nous bâillonne et qu'on ne peut pas répliquer à ce qu'il a dit. Il a fait plusieurs affirmations. J'aimerais que vous m'indiquiez si cette proposition est rejetée je pense que selon notre règlement qu'elle ne pourra pas être proposée par un autre membre de la commission plus tard au cours de nos travaux. Est-ce exact?

**Le Président (M. Boucher):** La même proposition, non M. le député de Vimont.

**M. Rodrigue:** La même proposition ne pourra pas être posée. Il m'apparaîtrait utile qu'on revienne à la suggestion du député d'Argenteuil.

**Le Président (M. Boucher):** J'appelle le vote immédiatement sur la motion du député de Gatineau.

M. le député de Jeanne-Mance?

**M. Bissonnet:** Pour.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Rousseau?

**M. Blouin:** Contre.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte?

**M. Bourbeau:** Pour.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Drummond?

**M. Clair:** Contre.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Dubuc?

**M. Desbiens:** Contre.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Bellechasse?

**M. Lachance:** Contre.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Lafontaine? Il est absent.

M. le député de Kamouraska-Témiscouata?

**M. Lévesque (Léonard):** Contre.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Saint-Jean?

**M. Proulx:** Contre.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Vimont?

**M. Rodrigue:** Contre.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Gatineau?

**M. Gratton:** Pour.

**Le Président (M. Boucher):** La motion est donc rejetée...

M. le député de Vaudreuil-Soulanges?

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Pour.

**Le Président (M. Boucher):** La motion est rejetée, six contre quatre.

Je demanderais à M. Bernier de présenter les gens qui l'accompagnent et de procéder à la lecture de son mémoire ou de son allocution.

#### Auditions

#### Conseil d'administration de Quebecair

**M. Bernier (Guy):** M. le Président, M. le ministre, MM. les membres de la commission, vous constaterez que les représentants du conseil d'administration, de la direction générale et des actionnaires de Quebecair se sont rendus spontanément à

l'invitation du secrétariat de la commission parlementaire pour collaborer aux travaux de la commission.

Comme vous l'avez suggéré, avant de faire nos exposés, j'aimerais vous présenter notre délégation en commençant par mon troisième voisin de gauche, M. Jean-Pierre Howison, vice-président aux finances chez Quebecair, M. Ghislain Leblond, vice-président exécutif de Quebecair, M. Alfred Hamel, président de Quebecair. Je suis le président du conseil d'administration et aussi président du conseil de la Société d'investissement Desjardins, mon nom est Guy Bernier. À ma droite, M. Paul Gauthier, le président de la Société d'investissement Desjardins et membre du conseil et de l'exécutif de Quebecair, et, enfin, Me Jean Guy, qui est le conseiller juridique de Quebecair.

M. le Président, c'est dans les derniers jours de l'année 1978 que le domaine du transport aérien a commencé à susciter un intérêt au sein de la Société d'investissement Desjardins. D'une part, les déclarations du ministre Otto Lang quant à l'intention du gouvernement de vendre Nordair au secteur privé et à sa préoccupation de rationaliser le transport aérien et, d'autre part, des échanges avec Canadian Co-Operative Credit Society Limited nous ont amenés à regarder de plus près le secteur du transport aérien. Il nous est apparu dès le départ que la meilleure stratégie consisterait à prendre le contrôle de la compagnie Quebecair pour ensuite acquérir la compagnie Nordair. C'est pourquoi, peu de temps après la nomination de M. Alfred Hamel comme président de Quebecair, nous sommes entrés en contact avec lui pour discuter de ses objectifs. Au cours de cette rencontre qui prit place à la fin de janvier 1979, nous avons pu constater que l'intérêt de M. Hamel ne se limitait pas à Quebecair mais allait également vers le regroupement des deux compagnies aériennes. C'est le 2 avril 1979 qu'un représentant de la SID accompagne M. Hamel et son groupe ainsi que des représentants de Great Lakes Airways lors d'une rencontre avec le ministre des Transports à Ottawa, M. Otto Lang.

L'exploration se poursuivit tant du côté de l'acquisition de Quebecair que du côté de la formation d'un groupe pour l'achat de Nordair. Du côté de Quebecair, M. Hamel parvint à obtenir le 10 août 1979 de M. Howard Webster une option d'achat sur l'ensemble des actions que celui-ci détenait dans Quebecair.

Par ailleurs, la Société d'investissement Desjardins se rapprochait non seulement de M. Hamel mais du groupe Provost, de Canadian Co-Op Credit Society Limited et de Great Lakes Airways, contrôlée par les frères Plaxton, dans le but de former un groupe représentatif pour acquérir Nordair.

Entre-temps, les caisses d'entraide

économique, qui s'étaient portées acquéreurs d'un bloc d'actions de Nordair à la fin de 1978, s'étaient alliées au groupe de M. André Lizotte et à Makivik dans le but de prendre le contrôle de Nordair. Ils eurent également l'idée d'acquérir Quebecair et firent une offre à M. Webster au cours du mois d'août 1979, ce qui eut pour effet de forcer M. Alfred Hamel à exercer son option sur lesdites actions. C'est le 30 août 1979 que M. Hamel annonçait son achat et qu'il confirmait ses négociations avec la Société d'investissement Desjardins.

Le 6 septembre 1979, le ministre des Transports du Québec, M. Lessard, convoquait une réunion des deux groupes québécois intéressés à Nordair et tentait de les convaincre d'unir leurs forces. Comme les deux groupes insistaient pour détenir le contrôle, une entente ne fut pas possible. C'est finalement le 5 octobre 1979 que la Société d'investissement Desjardins se portait acquéreur de 21% des actions de Quebecair.

L'étude de cet investissement montrait une rentabilité éventuelle, d'autant plus que la planification faite par Quebecair était calquée sur des solutions esquissées par des spécialistes américains qui avaient fait pour le compte du gouvernement du Québec une étude sur la modernisation de la flotte de Quebecair.

(12 h 15)

D'autres études spécialisées confirmaient le bien-fondé du scénario de développement. Il subsistait un degré élevé de risques compte tenu du coût élevé du renouvellement de la flotte; cependant ce degré de risques diminuait considérablement lorsqu'on faisait une hypothèse de fusion Quebecair-Nordair. C'est pourquoi, dès son entrée comme actionnaire de Quebecair, la Société d'investissement Desjardins redoublait d'efforts avec ses partenaires pour préparer une offre concrète pour l'acquisition de Nordair. Dès le 12 octobre 1979, les grandes lignes d'une offre étaient déposées auprès du ministre fédéral des Transports, M. Don Mazankowski, à Ottawa.

Le 26 octobre 1979, une offre définitive était présentée à Ottawa sous les signatures de Société d'investissement Desjardins, Alfred Hamel, Expeditex Inc., Great Lakes Air Holdings Ltd., Corporation Provost Ltée et Canadian Co-Operative Credit Society Limited. Le 9 novembre 1979, différents membres du groupe visitaient le ministre des Transports à Ottawa pour appuyer l'offre qui lui avait été déposée. Plusieurs démarches furent également entreprises pour appuyer notre proposition et il semblait assuré que le gouvernement de M. Joe Clark allait favoriser notre groupe. Cependant, des élections précipitées allaient entraîner un changement de gouvernement au début de 1980 avant qu'une décision n'ait été prise.

C'est le 29 mars 1980 que notre groupe avait l'occasion de rencontrer pour la première fois le nouveau ministre des Transports, M. Jean-Luc Pépin. Lors de cette première rencontre, le ministre s'est appliqué à bien connaître chacun des participants de notre groupe et à susciter des réactions par rapport aux intérêts manifestés par les autres groupes intéressés à l'acquisition de Nordair.

Le 22 avril 1980, le ministre nous accordait une autre rencontre et nous indiquait, à cette occasion, sa préférence pour que le leader du groupe soit une institution financière plutôt qu'un entrepreneur. À toutes fins utiles, il demandait à la Société d'investissement Desjardins de s'impliquer davantage. Il exprimait également le souhait qu'Air Canada participe activement au processus d'intégration des deux compagnies régionales. Mentionnons qu'au milieu d'avril j'ai su de façon certaine qu'à la suite de la mort de M. Jacques Gagnon, la Fédération des caisses d'entraide économique avait indiqué au ministre que s'il décidait de vendre Nordair à notre groupe, la fédération non seulement accepterait mais appuierait cette décision.

À la suite de cette rencontre, la Société d'investissement Desjardins démontrait le sérieux de son intérêt en augmentant sa participation dans Quebecair de 21% à 31%, en donnant deux lettres de confort pour le financement des deux premiers Boeing 737 et en renforçant sa position au sein du conseil d'administration de Quebecair, notamment par la nomination à la présidence du conseil d'un de ses représentants. Je confirmais d'ailleurs au ministre ces gestes dans une lettre datée du 9 mai 1980. C'est le 3 juillet 1980 que le ministre des transports, M. Jean-Luc Pépin, posait au groupe SID, les conditions qu'il jugeait nécessaires à toute proposition qu'il pourrait soumettre au Conseil des ministres. Après consultation avec nos associés, j'adressais, le 15 juillet 1980, une réponse au ministre selon laquelle l'ensemble de ces conditions nous apparaissait acceptable, à l'exception de celle portant sur le contrôle de la compagnie. Je lui faisais savoir que nous souhaitions fortement que les actionnaires du Québec conservent 55% des actions de la compagnie regroupée. Cependant, nous pourrions considérer une répartition légèrement différente qui amènerait ces dits partenaires québécois à 51% de l'entreprise.

Au cours du mois d'août 1980, le ministre Pépin faisait connaître sa décision de reporter à l'automne tout règlement final du dossier Nordair. À la suite de cette annonce, notre groupe multipliait les rencontres d'une part avec différents ministres fédéraux du Québec qui manifestaient beaucoup d'intérêt sur le

dossier. C'est ainsi qu'à la suite de leur demande, nous avons rencontré, tour à tour, MM. André Ouellet et Pierre De Bané. Nous avons également fait les démarches, tant auprès d'Air Canada que de Nordair. Ainsi, le 5 septembre 1980, nous rencontrions MM. Jean Douville et André Lizotte qui nous ont fait ressortir notamment l'importance de confier à M. Lizotte l'intégration des deux compagnies.

Le 10 septembre, nous rencontrions le président d'Air Canada qui nous confirmait son intention d'obtenir le meilleur prix possible pour les actions du contrôle de Nordair et sa préoccupation que la direction de la nouvelle compagnie soit confiée au président de Nordair. Deux rencontres avec M. Lizotte eurent lieu le 22 septembre et le 6 octobre 1980, pour discuter avec celui-ci de l'approche qu'il recommanderait, à la suite de l'intégration des deux compagnies.

Entre-temps, la Fédération des caisses d'entraide économique tentait de disposer de son bloc d'actions de Nordair. Le comité exécutif de Quebecair demandait à la Société d'investissement Desjardins, à sa réunion du 22 septembre 1980, d'acquiescer ce bloc d'actions ainsi que quelques actions supplémentaires qui étaient offertes au même moment. Grâce à la collaboration du ministre des Transports, M. Denis de Belleval, SID se portait donc acquiesceur du bloc d'actions de Nordair, détenu par les caisses d'entraide économique, le 29 octobre 1980. À la suite de l'achat des deux blocs d'actions moins importants, notre position, à la fin de l'année, totalisait 13,1% des actions de Nordair.

Le 6 novembre 1980, MM. André Ouellet et Pierre De Bané organisaient une rencontre avec tous les ministres québécois du cabinet fédéral. Lors de cette rencontre présidée par M. Marc Lalonde, ce groupe de ministres nous assuraient de leur appui, au moment où M. Pépin déposerait un projet au Conseil des ministres. Notons également des rencontres avec le nouveau conseiller senior en politique des transports du ministre Pépin, M. David Cuthbertson, le 14 octobre 1980, ainsi qu'une rencontre avec les représentants du groupe Makivik, le 21 octobre 1980.

Le 25 novembre 1980, nous avons une autre rencontre avec le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pépin. À l'occasion de cette réunion, nous pouvions sentir très clairement que la dimension politique du dossier était devenue la dimension la plus importante. Sans doute était-il question de la structure d'une entreprise regroupée, des problèmes d'intégration des syndicats et du prix de vente. Cependant, le problème le plus épineux semblait être d'obtenir à la fois la satisfaction de l'Ontario et d'Air Canada. À la fin de la rencontre, le ministre s'engageait à contacter dans les plus brefs délais le président d'Air Canada pour

discuter avec lui de l'ensemble d'une transaction possible. Dès ce moment, il nous est apparu que l'acquisition de Nordair dans des conditions acceptables pour notre groupe serait extrêmement difficile sinon impossible à réaliser. Déjà les prévisions des résultats de Quebecair pour l'année 1981 nous semblaient peu reluisantes compte tenu de l'état général de l'économie et de la situation particulièrement difficile que vivaient certaines régions du Québec desservies par Quebecair.

Malgré toutes ces perspectives peu encourageantes, nous avons continué à poursuivre notre objectif. C'est ainsi que, à la suite de rencontres préparatoires avec M. Cuthbertson, une nouvelle rencontre avec M. Pépin a eu lieu le 21 janvier 1981. À cette occasion, il nous a indiqué, entre autres, que des pressions sur d'autres ministres du cabinet n'ont pas aidé le dossier, puisqu'il veut conserver son indépendance face à une décision difficile. Il est question d'une possibilité que les actionnaires québécois limitent à 46% leurs exigences quant aux actions de la compagnie regroupée. D'autres solutions sont explorées, y compris le remplacement d'Air Canada par un groupe important de l'Ontario.

À ceci, nous exprimons notre crainte que cette solution entraînerait des problèmes importants du côté du gouvernement québécois et auprès de plusieurs ministres fédéraux représentant le Québec. Ce même jour, lors d'une rencontre avec M. David Cuthbertson, il est question d'un autre plan selon lequel Nordair demeurerait aux mains d'Air Canada et que Quebecair obtiendrait un certain nombre de nouvelles routes et une collaboration plus étroite d'Air Canada. Le 27 janvier 1981, une rencontre avec le groupe Plaxton nous indiquait que ceux-ci étaient plus intéressés à se développer sous le nom d'Air Ontario avec le support de leur gouvernement provincial plutôt qu'à demeurer avec notre groupe. Cette approche a d'ailleurs été confirmée le 2 février suivant. Le 3 février, le président du conseil et le président de Quebecair rencontraient le président d'Air Canada pour discuter du retrait de cette compagnie de la route de Sept-Îles. Ce même jour, un représentant d'Air Canada suggère d'engager deux firmes de consultants pour évaluer les actions de Nordair et de Quebecair. Le lendemain, nous recevions la confirmation de la position de l'Ontario qui exigeait une participation de 40% dans un regroupement Quebecair-Nordair. On nous indiquait également l'intérêt de l'Ontario pour la formation d'Air Ontario. Le 5 février, nous recevions confirmation de la position qu'Air Canada transmettait officiellement au ministre des Transports et qui limitait la participation des actionnaires québécois à 40% de la compagnie regroupée. De plus, Air Canada

mettait un prix très élevé sur les actions de Nordair et exigeait de forts réinvestissements dans Quebecair avant toute fusion des deux compagnies.

À la suite de tous ces développements, les actionnaires de Quebecair tenaient une réunion spéciale les 6 et 7 février 1981. Dans une première partie, le comité exécutif de Quebecair examinait officiellement les projets ambitieux de la direction de Quebecair et l'impact de ces projets sur la composition de la flotte. Par la suite, les actionnaires examinaient l'évolution des résultats des deux dernières années tant de Quebecair que de Nordair. Ils résumaient également l'état de la négociation pour l'acquisition de Nordair.

Finalement, trois scénarios possibles sont examinés. Le premier qui serait d'accepter l'approche d'Ottawa et d'Air Canada est immédiatement écarté compte tenu de son coût extrêmement élevé. La seconde solution retenue est de s'adresser au gouvernement du Québec pour lui demander d'investir entre 15 000 000 \$ et 25 000 000 \$ pour assurer le développement de Quebecair sur une base plus solide. Comme troisième solution, on retient la possibilité de vendre Quebecair à Nordair puisque la fusion de ces deux compagnies apparaît toujours comme la solution la plus souhaitable pour rationaliser le transport aérien dans l'Est du Canada.

On peut facilement constater que les actionnaires de Quebecair ont poursuivi avec acharnement leur projet de fusionner cette compagnie avec Nordair. La longue liste des rencontres et des interventions à cet effet est loin d'être exhaustive. J'estime que des milliers d'heures ont été consacrées à cet objectif, et ce, avec beaucoup d'ouverture d'esprit et le souci toujours présent de réaliser l'objectif de rationalisation. Il convient de souligner que jamais nous n'avons reçu des ministres des Transports qui se sont succédé à Ottawa de réponses écrites à nos lettres, communications et offres officielles.

C'est le 23 février 1981 qu'un représentant des actionnaires de Quebecair rencontrait le ministre des Transports du Québec, M. Denis de Belleval. Celui-ci déclare qu'il n'est pas de l'intention du gouvernement d'engager des sommes importantes dans le transport aérien qui est de juridiction fédérale. Pour lui, il n'y avait plus d'autre possibilité que celle de vendre Quebecair à Nordair, mais à des conditions et avec des garanties qui soient acceptables pour le Québec. Il s'engage à recommander au président de Quebecair de considérer favorablement cette solution et, en fait, il le rencontrerait le 27 février. Il s'offre à amorcer les négociations avec le gouvernement fédéral et il verrait à cet effet le ministre des Transports, M. Pépin, le 6 mars. Le ministre a rencontré M. Hamel,

tel que convenu. Ce dernier a accepté ses recommandations.

Dans le cadre de cette nouvelle stratégie, celle de vendre Quebecair à Nordair, SID entame des négociations avec Air Canada le 16 avril 1981, lors d'une rencontre avec le président de la compagnie, M. Claude Taylor, et le conseiller spécial du ministre des Transports, M. Dave Cuthbertson. À cette occasion, le président d'Air Canada se déclare tout disposé à mener rondement les négociations, ayant comme seule condition qu'une telle démarche soit acceptable tant par le gouvernement fédéral que par les gouvernements du Québec et de l'Ontario. Notons que c'est à l'assemblée annuelle du 23 avril 1981 que la Société d'investissement Desjardins obtenait un siège d'administrateur à Nordair.

À la suite de plusieurs sessions de négociations, où les deux principaux interlocuteurs étaient M. Douville, d'Air Canada, et M. Gauthier, de la Société d'investissement Desjardins, un accord de principe est conclu et cet accord est accepté par SID à son assemblée du conseil d'administration, le 16 juin 1981.

(12 h 30)

C'est pendant la période de négociations que le gouvernement du Québec désignait un nouveau ministre des Transports en la personne de M. Michel Clair. Notre stratégie avait été d'informer régulièrement le ministre des Transports du Québec de l'évolution de nos relations avec Air Canada, ce qui fut fait au départ de M. de Belleval. Cependant, ce n'est que le 18 juin que nous avons pu rencontrer le nouveau ministre des Transports, M. Michel Clair, pour lui faire connaître l'évolution du dossier. Dès ce moment, il apparaît que M. Clair n'est pas entièrement satisfait de la transaction imminente et qu'il voudrait étudier le dossier plus en profondeur.

Le projet d'offre de Nordair pour toutes les actions de Quebecair est déposé aux actionnaires le 9 juillet 1981. Cette offre, au départ, est valide pour 24 heures, mais à la demande des actionnaires, le délai est repoussé jusqu'au 13 juillet, à 16 heures. Le 12 juillet 1981, le gouvernement du Québec convoque les actionnaires de Quebecair à une réunion pour le lundi matin 13 juillet. C'est à cette occasion que nous apprenons que le Conseil des ministres a autorisé MM. Landry et Clair à négocier l'injection, dans Quebecair, d'une somme pouvant aller jusqu'à 15 000 000 \$. Le même jour, le délai de l'offre de Nordair est de nouveau reporté, cette fois au 17 juillet, à midi. Finalement, l'actionnaire majoritaire de Quebecair indique son intention d'accepter, dans les circonstances, l'offre du gouvernement du Québec et les actionnaires minoritaires se ravisent.

Il faut cependant mentionner que la

Société d'investissement Desjardins avait négocié avec Air Canada une transaction qui semblait dans le meilleur intérêt des deux transporteurs régionaux du Québec. Avec une présence de 27%, la Société d'investissement Desjardins estimait avoir une position suffisamment importante pour s'assurer que les retombées économiques d'une telle fusion favoriseraient le Québec: le développement d'emplois pour les francophones dans le secteur de l'aviation, le maintien des sièges sociaux, etc. D'ailleurs, les deux parties s'étaient entendues pour concrétiser plusieurs points de cette nature dans une entente entre actionnaires qui prévoyait, entre autres, qu'éventuellement, les deux actionnaires pourraient se diluer en faveur d'une émission publique, une fois le succès de la fusion bien assuré. Mentionnons aussi que Corporation Provost Ltée avait donné son approbation à la transaction. Cependant, comme il avait été entendu avec le président d'Air Canada, qui traduisait ainsi la position de M. Pépin, que le gouvernement du Québec devait donner son accord à cette transaction, nous n'avions pas d'autre alternative que de nous rallier à l'offre du Québec qui démontrait, par le fait même, son refus face à la transaction négociée avec Air Canada.

Les actionnaires de Quebecair ont donc complété, avec le gouvernement du Québec, la vente de leurs actions le 24 juillet 1981. Le prix de 2,25 \$ l'action correspondait à l'offre de Nordair, mais les actionnaires ont accepté que le paiement de ces actions ne se fasse à leur option que le 24 juillet 1983. Ils acceptaient, par le fait même, de donner leur assistance au nouvel actionnaire pour une période d'au moins deux ans.

M. le Président, je termine ainsi mes remarques en espérant qu'elles pourront éclairer la commission sur les différents événements qui se sont déroulés entre le début de 1979 et le 24 juillet 1981. J'espère avoir montré que les actionnaires de Quebecair ont poursuivi avec acharnement l'objectif d'une fusion Quebecair-Nordair. En corollaire, il ressort que le gouvernement fédéral, malgré les promesses fréquemment répétées à l'effet qu'il réglerait le dossier dans de très courts délais, n'a jamais pu arriver à prendre une décision qui favorise le regroupement des deux compagnies québécoises bien implantées dans le domaine du transport aérien régional.

**Le Président (M. Boucher):** On m'informe que M. Hamel a aussi une communication à faire. Est-ce qu'il veut la faire immédiatement?

**M. Bernier:** Oui. M. Hamel, M. le Président, aura une communication qui touche plus directement la gestion et l'évolution des transactions qui se sont faites chez Quebecair, de 1979 à 1982. M. Hamel?

**Le Président (M. Boucher):** M. Hamel.

**M. Hamel (Alfred):** M. le Président, c'est avec empressement que nous avons accepté l'invitation de cette commission de présenter certains points de vue qui pourraient être relatifs à notre administration. La présentation qui va suivre se veut à la fois informative et concrète, tout en offrant un aperçu de la situation générale de Quebecair. Nous énoncerons un contexte et décrivons des conjonctures particulières qui ont influencé certaines de nos prises de décision.

Je n'ose supposer qu'il y ait ici, à cette commission, des considérations politiques ou partisans. Nous souhaitons que les travaux de cette commission donnent un éclairage nouveau et rende justice à Quebecair en rétablissant certains faits. Comme participants aux travaux de cette commission, nous avons le devoir d'être objectifs dans nos discussions et tâcher ainsi de présenter les problèmes auxquels Quebecair a eu à faire face ces dernières années en considérant objectivement les facteurs existants qui ont servi de base à l'administration de Quebecair dans la prise de certaines décisions pour résoudre les problèmes. Nous voulons, avant tout, informer et éclairer cette commission mais aussi le public québécois par l'entremise des médias et de la presse ici présente. Nous ne cherchons aucunement à nous justifier quant à certaines décisions ou actions, ou à susciter la compassion. Ce sera pour nous, administrateurs et travailleurs de Quebecair, l'occasion de porter au grand jour les détails d'une longue et difficile démarche qui n'est pas terminée, croyons-nous. Il fallait réorganiser et revitaliser une entreprise québécoise essentielle à la qualité de vie de dizaines de milliers de gens de chez nous.

En faisant la lumière sur la situation de Quebecair, nous tenons à préciser que les différents problèmes qui s'y rattachent ne sont pas exclusifs, voire même particuliers à Quebecair. Ils sont le fardeau de plusieurs centaines d'entreprises et ont donc, par ricochet, une influence néfaste sur l'ensemble du transport aérien au Canada et ailleurs dans le monde. Les transporteurs IATA ont perdu près de 3 000 000 000 \$ en 1982 et, plus près de nous, les transporteurs canadiens nationaux et régionaux n'ont pas été choyés et démontrent une performance de fonctionnement qui laisse beaucoup à désirer. Mentionnons seulement dans notre cas l'effet dévastateur qu'a eu la situation déclinante de l'industrie minière sur plusieurs de nos points de réseau traditionnel et son influence sur certaines de nos décisions.

Les quelques compagnies des États-Unis et d'ailleurs dans le monde qui réussissent encore à démontrer des opérations profitables le doivent à l'exploitation de réseaux de

routes aériennes très lucratives, à une structure financière à toute épreuve et très souvent à une série de facteurs réunis, particuliers à des régions ou à des pays spécifiques, créant une situation d'exploitation optimale. À cet égard, la situation de Quebecair subit les mêmes pressions, avec la particularité que 90% de son réseau est restreint aux limites du Québec avec des distances de vol très courtes, un réseau soumis à 100% aux fluctuations économiques locales et au développement hydroélectrique, forestier et minier. Nous connaissons tous la situation désastreuse de ces secteurs depuis quelques années. Ces particularités de faible réseau, surtout à une époque d'accroissement des coûts et de diminution des revenus ont affecté la rentabilité de nos opérations.

Pour bien situer notre démarche dans l'évolution de Quebecair depuis ses débuts en 1946, alors que quelques entrepreneurs de Rimouski en jetaient les bases, nous avons annexé au texte de cette présentation un bref historique.

C'est en janvier 1979, après être devenu actionnaire de la compagnie, que j'en assumais la présidence. Le tableau n'était pas des plus roses, le défi était de taille. La compagnie avait perdu près de 1 500 000 \$ l'année précédente. En janvier, le mois de mon arrivée, le taux mensuel de ponctualité était à son plus bas niveau. La flotte d'avions était passablement disparate. Elle se composait de cinq sortes d'appareils dont les BAC 1-11 qui venaient d'être condamnés par la FAA américaine, son indice de pollution par le bruit n'étant pas conforme aux normes établies. La compagnie mère et ses filiales fonctionnaient toutes à perte. Le prix du carburant avait augmenté substantiellement et d'autres augmentations étaient prévisibles. La compagnie sortait d'un lock-out de cinq semaines avec ses agents de bord et, naturellement, comme vous le savez, une telle situation laisse des traces. Finalement, le vice-président exécutif avait démissionné en novembre 1978 et n'avait pas été remplacé. Enfin, pour mettre la crème sur le gâteau, il fallait clouer au sol les BAC 1-11 pour une période de cinq semaines chacun afin d'effectuer des modifications commandées par les manufacturiers. Notre cédule allait donc en prendre un coup puisqu'il n'était pas possible d'obtenir un avion de réserve aussi rapidement. Des correctifs s'imposaient et ce, dans des délais les plus brefs. Heureusement, trois facteurs importants laissaient entrevoir des possibilités pour un revirement positif de la situation à moyen terme.

Le nombre de passagers sur le réseau avait constamment augmenté depuis 1969 et continuait d'augmenter en 1979. Au cours de consultations par groupes des employés, nous avons recueilli leurs commentaires et

constaté leur confiance et leur bonne volonté. Plusieurs d'entre eux avaient douze, quinze et même plus de 20 ans d'ancienneté. Nous sentions leur espoir de renouveau et étions convaincus de leur solidarité à la réalisation de nos objectifs.

Le gouvernement fédéral avait annoncé le 7 novembre 1978 qu'il retournerait Nordair à l'entreprise privée dans les douze prochains mois. Nous savions tous que la compagnie Quebecair était visée directement pour réaliser cette fusion avec son voisin de palier. Cet événement allait confirmer une volonté commune de rationaliser le transport aérien dans l'Est du pays. Précisons que ce principe semblait accepté d'emblée à Ottawa. Nous pensions donc que cette fusion se ferait naturellement avec le concours de tous les intervenants. Ce fut, d'ailleurs, la principale raison qui m'incita à m'impliquer dans Quebecair.

Il y avait donc, comme vous pouvez le constater, des possibilités de réalisations intéressantes à Quebecair à la fois sur le plan humain, sur le plan du réseau et des régions à desservir et dans l'anticipation d'un futur promoteur. C'est donc avec un état d'esprit positif et rempli d'espoir que j'ai débuté mon mandat. J'étais confiant de pouvoir insuffler un regain de vitalité à la fois nécessaire et impératif dans la seule compagnie privée de transport aérien du Québec de cette envergure. Pour ce faire, il fallait tout d'abord assurer une plus grande efficacité et une plus grande économie de la flotte. Priorité fut donc donnée à l'examen de celle-ci. Une étude fut menée conjointement par le personnel de Quebecair avec les experts d'un constructeur d'avion. Le résultat de cette étude, ainsi que celle réalisée en 1978 par une firme américaine spécialisée en navigation, indiquait clairement que la survie de la compagnie exigeait des changements à la flotte et qu'à cet effet, l'option Boeing 737 était la plus avantageuse.

Rappelons-nous à ce moment-ci que les BAC 1-11 étaient condamnés après le 31 décembre 1984. Donc, en vertu de ces études et comme les commandes d'avions neufs doivent se donner de 18 à 24 mois à l'avance afin d'obtenir des livraisons au moment voulu, il était évident que nous devions agir rapidement. Reporter le problème n'aurait fait qu'aggraver la situation. Il faut tenir compte aussi qu'à cette époque, le marché du Boeing 737 usagé était pratiquement nul, dû au fait que tous les transporteurs aériens étaient en pleine période de progression et étant donné aussi l'âge moyen des aéronefs en activité dans le monde entier qui n'était que de huit à neuf années et n'offrait donc pas beaucoup de possibilités pour un marché d'occasion. Un point déterminant dans le choix d'un appareil résidait dans le fait que tous les autres régionaux, tels Nordair, IPA et Pacific

Western, possédaient des flottes presque entièrement composées de Boeing 737, série 200. Nous pensions donc en termes d'uniformisation du type d'appareils, surtout en prévision de la fusion proposée et alors passible avec la compagnie Nordair.

Un autre facteur important gouvernait notre choix d'appareils. L'opération d'envergure de nolisement avec les Boeing 707 à quatre moteurs en vigueur chez Quebecair depuis 1974, tirait à sa fin.

À ce moment, les gros porteurs modernes avec moteurs économiques avaient fait leur apparition sur l'Atlantique nord et permettaient des tarifs moindres. L'économie d'exploitation des 707 était grandement atteinte et la plupart des exploitants de ce type d'appareil s'en étaient départis ou étaient en train de le faire.

Quebecair devait donc résoudre ce problème immédiatement. Il fallait que le choix de l'appareil pour le réseau tienne compte de l'opération nolisement en étant compétitif aux gros porteurs des autres compagnies.

Il faut mentionner ici que Quebecair avait déjà pris une option sur deux appareils 737, série 200, en octobre 1978. Nous étions donc assurés d'une livraison plus rapide sur ces deux appareils. Le 5 février 1979, nous confirmions les deux premières options et, pour nous conformer aux recommandations minimales des études mentionnées, nous en ajoutions deux autres, pour un total de quatre appareils. Les premières livraisons devaient se faire en mai et juin 1980 et les deux dernières, en mars et avril 1981.

Il faut remarquer ici que Quebecair avait déjà fait au moins deux autres études auparavant pour l'achat de Boeing 737, soit en 1967 et en 1977. Ces études concordaient entre elles quant au contenu et furent des guides dans notre prise de décision.

Nous pouvions donc entrevoir la réalisation des objectifs suivants: Répondre au besoin urgent de rajeunissement de la flotte; uniformiser les types d'appareils avec ceux des autres transporteurs régionaux canadiens, élément important dans le cadre de pourparlers de fusion de transporteurs régionaux de l'Est du Canada; réduire sensiblement les différents types d'appareils dans la flotte, soit de cinq types à trois types; accroissement du nombre de sièges disponibles tout en réduisant le nombre d'appareils dans la flotte; assurer l'exploitation concurrentielle de la division nolisement avec un appareil économique et fiable.

Avec l'acquisition d'appareils 737, Quebecair s'assurait de pouvoir combiner l'utilisation de ces appareils sur le réseau et le nolisement en même temps. En effet, pour aider à rentabiliser le réseau, il fallait que le coût de propriété de l'appareil soit absorbé en partie par la division nolisement.

D'ailleurs, notre vice-président au marketing, déjà en 1978, recommandait une telle approche et l'avait soumise en audience publique devant la Commission canadienne des transports sur l'acquisition de Nordair par Air Canada et je cite: "Si le projet d'acquisition de Nordair par Air Canada n'est pas désapprouvé, Quebecair et le transport aérien au Québec se retrouveraient dans une situation extrêmement précaire. M. Obadia a d'abord démontré que depuis 1969, c'est-à-dire à la suite de l'énoncé de la politique du gouvernement du Canada sur le rôle des transporteurs régionaux, ces derniers avaient pu améliorer sensiblement leurs services intérieurs grâce aux revenus additionnels provenant des nolisements internationaux. Ces revenus permettaient de rentabiliser les investissements nécessaires pour l'achat d'appareils."

Il faut, de plus, préciser ici que les BAC 1-11, quoique effectuant encore certains contrats de nolisement durant l'hiver 1979, étaient devenus absolument non rentables face à la concurrence.

Parallèlement à cette démarche de rééquipement, divers pourparlers étaient entamés avec les autres transporteurs canadiens utilisant des Boeing 737 pour tenter de mettre sur pied un banque de pièces détachées et dans le but de mettre en commun les ressources nécessaires pour éviter la duplication technique. Les compagnies européennes du groupe ATLAS et KSSU démontraient des résultats très prometteurs dans ce domaine. Il fut même question d'installer éventuellement un simulateur de vol de Boeing 737 à Montréal en collaboration avec Nordair.

Enfin, l'appareil 727, série 100, opéré par Quebecair depuis 1974, coûtait 400 \$ l'heure de plus d'exploitation qu'un Boeing 737 et ce coût avait tendance à augmenter. Une autre décision à court terme s'imposait encore là. Cet appareil fut donc vendu à l'automne 1979 lors de l'entrée en service de deux appareils Boeing 737 qui avaient été loués pour une période de six mois en attendant l'arrivée des deux premiers Boeing 737 propriété de Quebecair. L'année 1979 vit donc plusieurs changements prendre place qui ne portèrent fruit qu'en 1980. Notre régularité avait été de 60,9% en 1979, mais, à la suite des modifications effectuées à la flotte, cette régularité se portait à 84,2% en 1980. Ce qui nous plaçait au plus haut rang parmi les transporteurs sur le continent.

Dès le mois d'août 1979, nous demandions à la CCT de nous accorder le permis de Toronto, à partir de tous les points de notre réseau, en passant par Montréal. Ce permis nous fut accordé après 17 mois, soit en janvier 1981. Quoi qu'en aient dit les médias depuis les débuts du service sur Toronto, les résultats n'ont pas été aussi négatifs. En effet, au cours des 17

mois et demi d'exploitation, nous avons transporté près de 100 000 passagers dans un marché à très forte concurrence. Il fallait le faire. Malgré la présence de trois autres transporteurs sur la route Montréal-Toronto, il était logique pour Quebecair de la desservir, afin d'alimenter le réseau à partir de Toronto au moment où la baisse du trafic du nord se faisait sentir. Par comparaison avec nos prévisions sur cette route, nous avons réalisé 85% de notre objectif de coefficient de remplissage et 86% de notre objectif passager, tel que mentionné à l'audience. Enfin, nous avons obtenu 6,74% du marché local et 4% du marché total. Ce sont là encore des résultats positifs dans un marché difficile et concurrentiel.

Durant le mois d'août 1979, également, des demandes furent adressées au ministre des Transports du Canada pour le droit de desservir certaines villes des États-Unis, incluant Fort Lauderdale, à partir de Montréal et de Québec, sur horaire régulier. Je dois vous avouer, malheureusement, que malgré les demandes répétées annuellement et beaucoup de démarches entreprises pour obtenir des résultats, aucune de ces demandes n'a été acceptée en date d'aujourd'hui. Par contre, Quebecair s'est fait un devoir d'avoir un représentant lors des auditions entre les États-Unis et le Canada sur les ententes bilatérales entre les deux pays. Ceci afin de surveiller nos intérêts et de s'assurer qu'au moins les routes demandées par Quebecair seraient placées sur la liste du ministère des Transports et de la Commission canadienne des transports pour les discussions entre les deux pays.

Au mois d'août 1979, je me portais acquéreur de la totalité des actions de Quebecair. Peu après, Expéditex, Corporation Provost et la SID devenaient actionnaires de Quebecair et le sont encore aujourd'hui.

Au cours de l'automne 1980, il fut décidé de vendre l'une de nos options de Boeing 737 avec moteurs -9. Cette décision nous donnait la possibilité de remplacer cet appareil plus tard par un autre avec des moteurs plus puissants, pour un plus long rayon d'action. Cet avantage nous permettait donc d'accéder éventuellement à des nouveaux marchés de nolisement, tels la Barbade, Calgary et autres. Advenant une expérience non satisfaisante sur ces marchés, il était alors possible d'enlever les réservoirs à carburant additionnels et d'utiliser cet appareil sur tous les autres marchés de Quebecair, au même titre que les autres Boeing 737 avec moteurs -9. La vente de cette option a donc rapporté 683 000 \$ canadiens à Quebecair.

En 1978, Regionair possédait un Hawker-Sidely 748, trois BEACH 99 et deux DC 3. La perte d'exploitation de cette année-là fut de 900 000 \$ ou, enfin, près de 900 000 \$. Il fut recommandé d'augmenter

la flotte de HS 748 pour uniformiser le type d'appareils en vue de sortir éventuellement les DC 3 et les Beech 99, dans un autre effort de rationalisation. Un appareil fut donc ajouté durant l'année 1979 et, grâce à cette décision, la perte d'exploitation fut réduite à 600 000 \$. Entre-temps, il fut décidé d'améliorer le service aux Îles-de-la-Madeleine, à Gaspé/Bonaventure et certaines villes minières, en remplaçant les F 27, effectuant le service à partir de Montréal par des HS 748 qui seraient localisés à Sept-Îles, donc, qui fonctionneraient à partir du cœur des activités. La décision fut prise d'ajouter d'autres appareils HS 748, mais, à cause de la rareté des appareils usagés, il ne fut pas possible d'en augmenter le nombre en 1980.

Ce projet visait également à éliminer les jets sur certains parcours tels que Mont-Joli et Baie-Comeau/Québec, ainsi que Val-d'Or et Rouyn, ceci afin de diminuer les coûts d'exploitation sur ces parcours et augmenter le rendement de la compagnie mère et de sa filiale. La recherche d'appareils ne s'avéra guère fructueuse qu'au début de 1981. Quatre appareils purent être localisés avec livraison graduelle jusqu'en juin et des rénovations furent commencées sur ces appareils.

Or, il arriva que la dégradation du marché à l'automne 1981 ainsi que la remise en vol prochaine des BAC 1-11 nous obligèrent à un changement d'orientation et, par conséquent, nous pouvions nous départir de deux appareils qui furent mis en vente.

Il serait normal de conclure, à ce moment-ci, que si tous les facteurs déterminants à la base de nos décisions étaient restés inchangés, nous ne serions pas ici en commission parlementaire pour discuter de la situation de Quebecair. En effet, deux des trois facteurs déterminants que j'ai mentionnés au début comme essentiels à notre réussite ont vu leur état changer considérablement et n'ont pu être d'un apport positif.

La performance du réseau, quant au nombre de passagers, qui s'était maintenue et avait augmenté, de 1969 à 1979, sans interruption, dans une proportion de 223% pour une moyenne de 11% par année, a commencé à se dégrader. Elle était de 2,9% en 1980, 6,5% en 1981 et, le pire, 18,9% en 1982. Ceci est toujours par rapport, évidemment, à l'année 1979. Donc, d'une moyenne annuelle de 6,7% en moins, si on tient compte de Toronto, et de 10,6% en moins, si on exclut Toronto dans les statistiques.

L'année 1979, qui fut l'année de nos décisions importantes, avait aussi accusé une augmentation de trafic et ne laissait pas prévoir une dégradation dans les années à venir. Nous avons commandé nos Boeing 737 en nous basant sur l'étude prévoyant un

indice d'inflation de 8% par année, une augmentation des revenus de 6% par année et un taux d'intérêt de 9% par année. Quant au nombre de passagers sur le réseau, nous avions supposé une légère augmentation à partir de 1979.

La seule variance des passagers en moins, basée sur l'année 1979, a signifié une baisse importante des revenus pour la compagnie. En effet, pour l'année 1980, 17 300 passagers en moins pour un revenu non gagné de 1 300 000 \$; pour 1981, 38 800 passagers en moins, soit 3 400 000 \$; en 1982, 113 295 passagers en moins, pour 11 300 000 \$; pour un manque à gagner total en trois ans, sur le réseau seulement, sur la base de 1979, de 16 000 000 \$.

Quant aux nolissements, il faut dire que le remplacement des Boeing 707 par les Boeing 737 s'est avéré fructueux, jusqu'à la guerre des tarifs déclenchée en 1981.

La réponse du public sur nos vols ABC vers la Floride et les Caraïbes a démontré un intérêt croissant de la part de notre clientèle. Nous avons transporté 10 839 passagers à l'automne 1980, 55 516 en 1981, et 27 081, soit cinq mois, en 1982, avec des facteurs de chargement moyens de 80%, si on prend en considération la moyenne combinée de l'hiver et de l'été.

Grâce à la présence des Boeing 737 dans Vacances-Quebecair sur les vols ABC et le réseau, Quebecair enregistrait un profit de 288 000 \$ pour les trois premiers mois de l'année 1981 et, sur une base consolidée, de 44 000 \$, situation sans précédent pendant le premier trimestre de l'année. (13 heures)

En effet, le nolissement et les vols ABC avaient contribué par des montants substantiels au coût de propriété des appareils et de dépréciation pour 1 312 739 \$, ainsi qu'aux bénéfices réalisés sur les opérations soit 1 071 000 \$ pour un montant total, durant ces trois mois, de 2 884 000 \$ allégeant ainsi le fardeau du réseau de Quebecair dans une bonne mesure.

Il faut dire que, jusque-là, nos prévisions de rendement sur les vols ABC et le nolissement s'étaient en grande partie réalisées. Nous avons donc raison d'être optimistes en continuant à développer les vols ABC ainsi que le nolissement.

Le deuxième facteur qui nous a échappé est celui de la fusion avec Nordair. Nous avons dépensé beaucoup de temps, beaucoup d'énergie et d'argent pour réaliser ce fameux projet de fusion. Il semble que, pour certaines personnes, le mot économie ne veuille rien dire. Malgré le fait que nous ayons publicisé ouvertement une économie réalisable et réaliste de 6 000 000 \$ par année en fusionnant les deux entreprises, le dossier n'a pas pour autant été réglé.

Aujourd'hui nous pouvons dire que nous

avons été trompés par le gouvernement fédéral dans cette affaire, ou encore qu'on nous a induits en erreur sciemment. L'enjeu était pourtant si important. Je ne suis pas d'accord que la rationalisation doive se faire par la force quand elle est possible avec le concours volontaire des entreprises. Même Nordair aurait profité de la fusion pour affronter les années difficiles.

Devant ce résultat négatif, il y a lieu de se demander si les véritables intentions des autorités fédérales quant à la rationalisation du transport aérien régional sont celles exprimées publiquement. Existe-t-il, à la lumière des faits passés, un autre plan prévoyant la disparition des régionaux canadiens de l'aviation commerciale du pays? La question est posée.

Un facteur additionnel important est venu contrecarrer nos calculs. C'est celui des taux d'intérêt. Nos calculs prévoient des taux d'intérêt canadiens moyens de 9%. Nous avons dû payer beaucoup plus que prévu. Presque le double par période.

Plan de redressement. À l'automne de 1981, la FAA américaine décidait d'extensionner la vie des BAC 1-11 jusqu'à 1988, tout en laissant la porte ouverte pour d'autres prolongations après 1988. Ceci permit à Quebecair de revoir ses coûts de propriété des avions face à la crise économique et à la diminution graduelle du nombre de passagers sur le réseau. Il fut donc décidé de retourner à une flotte de trois BAC 1-11 et de deux appareils 737, tout en se gardant la possibilité d'aller à cinq BAC 1-11, si nécessaire. Les trois BAC 1-11 furent rénovés à l'hiver 1982 et mis en service en mai de la même année. Cette décision faisait partie d'un plan global de redressement mis en force à la même époque.

La compagnie US Air, qui utilisait 28 BAC 1-11 et les avait tous mis en vente, décida d'en garder 16 en service et de les rénover; Air Canada prit une décision semblable avec ses DC 9, ainsi que Nordair avec des FH 227.

Tout le monde connaît la suite. La situation économique a continué de se dégrader, le nombre de nos passagers a dramatiquement diminué en 1982, mais les coûts, eux, ont continué de monter.

Les seuls facteurs favorables se trouvent aujourd'hui dans la diminution des taux d'intérêt et l'arrêt momentané de l'augmentation du coût du carburant. Ces facteurs seuls à l'heure actuelle ne sont pas suffisants pour modifier dramatiquement les résultats négatifs de nos opérations.

En résumé et compte tenu de tous les facteurs qui ont été à la base de nos prises de décision, la seule critique que vous pourriez nous faire, en se reportant dans le temps, serait d'avoir été énergiques et optimistes. En effet, le contexte de 1979

exigeait de l'action et la plupart des facteurs favorisant un redressement dynamique de la situation étaient en place.

Nous n'avions pas le droit d'être passifs et de laisser la situation empirer davantage. Vous nous en blâmeriez sans doute aujourd'hui. En fait, on peut dire maintenant que les 737 auraient dû être achetés beaucoup plus tôt, soit au début des années soixante-dix, ou encore, vers 1975, en pleine montée du trafic. Cette remarque ne se veut pas un blâme aux administrations précédentes; elles étaient, elles aussi, prisonnières de leur contexte.

Il est certain que la sous-capitalisation de Quebecair a toujours été sa faiblesse et son problème continué dans le passé. Ce facteur a davantage été mis en lumière avec la détérioration du trafic, couplée à la hausse des coûts des dernières années, entraînant ainsi un problème accru de liquidité courante.

En fait, les résultats de Quebecair, au 30 juin 1981, soit un mois avant l'implication du gouvernement du Québec dans le capital-actions de la compagnie de gestion, étaient loin d'indiquer que les six autres mois de 1981 seraient aussi mauvais. Avec une perte consolidée de 112 000 \$ au 30 juin 1981, nous pouvions anticiper des résultats de beaucoup meilleurs que ceux enregistrés, mais la tendance négative des résultats s'est accentuée en 1982, comme on le sait maintenant.

Je me dois de souligner que le seul des trois facteurs déterminants mentionnés au début et qui nous soit resté favorable est celui de la fidélité de nos employés et de leur solidarité à bien servir la compagnie. Notre pourcentage de ponctualité, qui a été de 79,2% en 1981, est remonté à 82,1% en 1982, grâce à l'effort collectif de tous les employés.

En conclusion, il est maintenant facile, à la suite de l'éclairage qui découle des faits exposés, d'identifier clairement les grands facteurs responsables des problèmes de Quebecair des dernières années. Ils sont les suivants: Premièrement, une baisse sans précédent du trafic a entraîné un manque à gagner de 16 000 000 \$ sur le réseau, en bas du niveau de 1979, sans compter le manque à gagner des vols ABC, estimé à au moins 3 500 000 \$, à la suite du gel des tarifs à leur plus bas niveau, soit celui voulu par la compétition pour nous éliminer. Qu'on se rende compte que, depuis notre retrait du marché de la Floride, les prix en vigueur ont augmenté dans une proportion allant de 32% de plus jusqu'à 100% à certaines périodes.

Deuxièmement, les coûts inhérents au rajeunissement de la flotte. Entre autres, l'écart du dollar canadien par rapport au dollar américain engendre des coûts de financement additionnels, ajoutés aux taux d'intérêt exorbitants que nous avons connus.

Enfin, l'avortement du projet de fusion Quebecair-Nordair, promis par le gouvernement fédéral pour la fin de 1979, a, bien sûr, conséquemment, faussé les règles du jeu quant à l'orientation proposée aux régionaux pour assurer leur avenir par la rationalisation. Pensons qu'en juillet 1980 nous avons réglé 90% des conditions requises par le ministre fédéral des Transports, M. Pépin. Comme vous le savez, la suite fait partie de l'histoire. Finalement, il existe d'autres facteurs moins importants, mais qui ont aussi contribué à détériorer la situation.

Enfin, comme hommes d'affaires et investisseurs, les actionnaires de Quebecair ont pris des risques importants. Nous pensions avoir pris les décisions difficiles mais nécessaires qui s'imposaient. La conjoncture économique et les tergiversations fédérales sont loin d'avoir aidé la situation. L'espoir que nous avons dans le moment réside dans les négociations qui ont été entreprises en décembre dernier pour la restructuration globale de la compagnie, incluant une participation importante d'Air Canada dans le capital-actions de la compagnie.

Après 37 années d'histoire et tous les efforts consentis par des générations de travailleurs attachés à la construction d'une entreprise qui leur tient à coeur, après avoir joué le rôle de défricheur et ouvert la voie vers les régions du Nord et participé à toutes les phases du développement économique du Québec et compte tenu des services immenses qui ont été rendus aux communautés qu'elle a desservies dans son passé glorieux, Quebecair mérite de survivre, mais dans de bien meilleures conditions, car elle est appelée à rendre encore de nombreux services, forte de l'expérience acquise et de la mission à laquelle on voudra bien la destiner.

Je voudrais qu'on n'oublie pas, durant cette commission parlementaire, que les hommes et les gouvernements passent. Il faut garder à l'esprit que Quebecair doit continuer d'exister et que, demain, cette compagnie continuera d'être notre fierté, parce qu'on l'aura aidée dans un moment crucial de son existence.

Nous souhaitons de tout coeur que les choses aillent bien dans un avenir rapproché et nous tâcherons de continuer de l'y aider dans toute la mesure du possible.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. Hamel. Compte tenu que nous avons dépassé l'heure de la suspension, la commission doit suspendre ses travaux jusqu'à 15 heures. M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** Justement, avant qu'on procède à la suspension et compte tenu de la présence du leader du gouvernement, si je ne m'abuse, le gouvernement a pris une décision

ou serait sur le point d'annoncer une décision à 14 heures, en conférence de presse, quant à la tenue des commissions parlementaires ou celle de l'éducation. Le leader est-il en mesure de nous dire à ce moment-ci comment les travaux de la commission de l'éducation pourront affecter les travaux de la commission des transports?

**M. Bertrand:** D'aucune façon. La tenue de la commission parlementaire de l'éducation peut très bien se concilier avec la tenue de la commission parlementaire des transports sur le dossier de Quebecair et sur le dossier du transport aérien, de même que la commission parlementaire sur l'étude de la législation déléguée. Donc, les commissions parlementaires peuvent toutes siéger en même temps. De ce côté-là, il n'y a aucune difficulté.

**M. Gratton:** J'aimerais que le leader m'explique comment la commission des transports, notamment, et celle de l'éducation, qui, toutes deux, doivent être télédiffusées, peuvent siéger en même temps.

**M. Bertrand:** Je crois que, là-dessus, l'Opposition comprendra très bien qu'au niveau de la télédiffusion, évidemment, il y a un choix qui doit être fait puisque l'équipement dont nous disposons ne nous permet pas de télédiffuser en même temps deux commissions parlementaires. Ce serait peut-être effectivement souhaitable - même trois, à la limite peut-être même quatre, avec les débats de l'Assemblée nationale - si nous avons tous les équipements requis pour le faire. J'ai transmis, à titre de leader parlementaire du gouvernement, une demande au président de l'Assemblée nationale de réunir le comité consultatif sur la télédiffusion des débats afin que demain, à compter de 14 heures, lorsque la commission de l'éducation entreprendra ses travaux, cette commission puisse voir ses travaux télédiffusés.

**M. Gratton:** C'est à suivre.

**M. Bertrand:** Pardon?

**M. Gratton:** C'est à suivre, quant à la...

**M. Bertrand:** C'est une commission intéressante que celle-ci. Oui, c'est à suivre.

**M. Gratton:** C'est tellement intéressant, justement, qu'on voudrait que la population du Québec puisse prendre connaissance des délibérations. C'est pourquoi on insiste sur la télédiffusion des travaux. Le leader vient d'indiquer que ce sera sûrement impossible à compter de 14 heures demain. Je vous avoue que j'aurais préféré que les deux mois de

congé qu'on vient de passer chacun dans nos comtés aient servi à faire les travaux qu'on nous demande maintenant de faire un peu n'importe comment et à des heures indues.

**M. Bertrand:** M. le Président, M. le Président...

**M. Gratton:** Comme je le disais tantôt, c'est à suivre.

**M. Bertrand:** ...le député de Gatineau parle des deux mois de congé qu'il a passés dans son comté. Nous, de notre côté, on a l'impression qu'on a eu beaucoup de travail au cours des deux derniers mois et qu'on a été extrêmement occupés dans nos comtés respectifs.

**M. Gratton:** ...planifier les travaux de la commission parlementaire.

**M. Bertrand:** M. le Président, je crois que nous pouvons tout de même, de façon civilisée, en arriver à faire en sorte que la commission des transports puisse travailler dans un contexte où ses travaux puissent être télédiffusés au maximum.

Selon mes informations, il y aurait eu, semble-t-il, parmi les personnes ou organismes qui avaient l'intention de se présenter en commission parlementaire, des désistements.

**M. Gratton:** M. Campeau, entre autres.

**M. Bertrand:** Il y a eu des désistements pour aujourd'hui et demain. Comme cette commission parlementaire peut siéger cet après-midi de 15 heures à 18 heures, et ce soir, de 20 heures à 24 heures, demain matin, de consentement, la commission peut très bien, si elle le désire, siéger à compter de n'importe quelle heure et jusqu'à 14 heures. Il n'y a aucune difficulté de ce côté-là. On peut très bien en arriver à certains accommodements, entre autres, pour permettre au porte-parole de l'Opposition, si tel est son désir, dans la mesure où nous réussirons cet après-midi à faire le tour de la question avec les administrateurs de Québec, d'entendre dès aujourd'hui des personnes qu'il avait l'intention d'inviter à se faire entendre demain. Dans ce contexte, il y a une possibilité, M. le Président, que la commission parlementaire puisse terminer ses travaux demain à 14 heures si, de part et d'autre, on en arrive à certaines ententes. Là-dessus, je pense que le ministre des Transports et son collègue de l'Opposition pourraient très bien se rencontrer à l'heure du dîner pour voir s'il y a des possibilités de ce côté-là. Quant à nous, nous sommes ouverts aux suggestions.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** M. le Président, je veux bien rencontrer le ministre des Transports et tenter d'en arriver à une solution équitable. C'est justement au nom de l'équité que j'insiste pour que les invités qui ont été convoqués par l'Opposition aient la même diffusion de leurs opinions dans le public que ceux qui ont été convoqués par le ministre. Ce serait tout à fait inexcusable et impensable que les invités du ministre puissent jouir d'une diffusion télévisée alors que ceux de l'Opposition soient confinés à une commission parlementaire où leur témoignage n'aurait pas le même impact dans l'opinion publique.  
(13 h 15)

On veut bien s'asseoir avec le ministre pour voir quelle proposition il nous fera, mais je peux dire et indiquer tout de suite que nous n'accepterons certainement pas que nos invités, nos témoins, aient un traitement - relativement à la diffusion de leurs propos - inférieur à celui qu'ont reçu les invités du ministre. Je pense que ce ne serait pas équitable pour les deux parties en présence, le gouvernement et l'Opposition.

Nous avons préparé cette commission parlementaire depuis longtemps. Nous avons à faire entendre des gens qui ont des choses importantes à dire, qui ne sont pas nécessairement toujours conformes à celles que les invités du ministre peuvent dire, ou à ce que le gouvernement voudrait entendre dire. Et ce serait absolument inacceptable qu'il y ait deux poids deux mesures, soit un poids pour le gouvernement et un poids pour l'Opposition.

Dans ces conditions, je réserve l'opinion du porte-parole de l'Opposition jusqu'à ce que j'aie entendu les propositions du ministre. J'espère que celles-ci seront acceptables, compte tenu des propos que je viens de tenir.

**Le Président (M. Boucher):** Merci.  
M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, juste une correction d'abord dans les propos du député de Laporte. Je pense qu'il n'y a pas à cette commission des invités du ministre et des invités de l'Opposition. Il y a des invités de la commission parlementaire des transports à partir d'une liste sur laquelle nous nous sommes entendus conjointement. Comme le député de Gatineau soulignait ce matin que dans leur esprit, du côté de l'Opposition, on devait terminer nos travaux à 22 heures ce soir, je suis tout à fait ouvert à des discussions avec les députés de Laporte et de Gatineau, s'il y a lieu, pour tenter de trouver un accommodement. Je peux vous assurer qu'on ne vise nullement à traiter de

façon différente les témoins, les personnes, les invités de la commission. Ce n'est pas notre objectif et on essaiera de s'entendre en tenant compte de la contrainte que nous connaissons.

**M. Bourbeau:** Il y a un problème additionnel, M. le Président. Les invités qui ont été placés sur la liste de l'Opposition, parce que le ministre a bien dit qu'il y avait deux listes, celle du ministre et celle de l'Opposition, sont des gens qui ont été convoqués en principe pour demain.

**M. Clair:** Pardon, certains sont déjà dans la salle.

**M. Bourbeau:** Oui, il y en a peut-être un ou deux dans la salle. Mais si on veut faire en sorte que ces gens-là se présentent ce soir, il n'est pas dit qu'ils pourront venir témoigner devant la commission dès ce soir, à cinq ou six heures d'avis. À ce moment-là on bousculera ces gens-là. D'autres avaient été convoqués pour demain; probablement qu'ils seraient passés demain après-midi et on les fera passer demain matin. J'estime que faire passer des gens à minuit le soir comme on le suggère, ou à 9 heures demain matin, ce n'est pas dans le meilleur intérêt du témoignage qu'on pourrait obtenir de ces gens-là.

**M. Bertrand:** Premièrement, les gens qui doivent passer à chacune des journées sont toujours convoqués pour l'heure d'ouverture de la séance. Donc, ce matin, les gens qui devaient normalement être entendus durant cette première journée d'audition, étaient tous convoqués pour 10 heures ce matin. Même chose pour les gens qui doivent venir en commission parlementaire demain.

Deuxièmement, il est exact que nous pouvons poursuivre nos travaux au-delà de 22 heures, le règlement nous permet d'aller jusqu'à 24 heures. Donc, il est possible, sans même qu'il y ait consentement, puisque le règlement le permet, de travailler jusqu'à 24 heures. C'est d'ailleurs ce qui se passera à la commission de l'éducation.

J'ajoute qu'il m'apparaît possible, si, de part et d'autre on veut bien évaluer la situation le plus sérieusement du monde, tout en tenant compte des représentations qu'a faites le député de Laporte, que pendant l'heure du dîner, le ministre des Transports et le porte-parole de l'Opposition évaluent dans quelle mesure l'organisation du temps, d'ici demain 14 heures, pourrait permettre et aux membres ministériels et aux membres de l'Opposition de rencontrer leurs objectifs en ce qui a trait à la comparution des invités à cette commission parlementaire.

**M. Gratton:** M. le Président, je voudrais réagir très brièvement. Il n'y a pas de doute

que, du côté de l'Opposition, on tentera par tous les moyens d'accommoder tout le monde et de faire en sorte que les travaux se déroulent de la meilleure façon possible, de la façon la plus complète possible, à la satisfaction de l'ensemble des membres de la commission aussi bien que de nos invités.

Le fait demeure que le tout devra être assujéti aux conditions qu'a énumérées le député de Laporte et, également, aux intentions des intervenants de notre formation politique à la commission de l'éducation.

Je pense que le vice-président de l'Assemblée nationale a déjà convoqué, à 16 heures cet après-midi, une réunion du comité consultatif. Les consultations qui s'imposent se feront avec le ministre des Transports et notre représentant à ce comité consultatif. Souhaitons tous ensemble de trouver une solution adéquate.

**Le Président (M. Boucher):** Bonne chance dans les négociations.

La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures, alors qu'on entendra les représentants de Québécois en réponse à des questions des membres de la commission.

(Suspension de la séance à 13 h 21)

(Reprise de la séance à 15 h 12)

**Le Président (M. Boucher):** À l'ordre, s'il vous plaît! La commission des transports reprend ses travaux sur l'étude de l'évolution et de l'avenir de Québécois. À la suspension de 13 heures, nous avons terminé les exposés des deux côtés de la table. Nous allons passer maintenant à la période de questions.

M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, dans leurs exposés, M. Bernier et M. Hamel, ont dressé un bilan. En ce qui concerne M. Bernier, ce fut un bilan des négociations relativement à une éventuelle fusion Québécois-Nordair, à compter de 1978. M. Hamel, pour sa part, s'est attaché davantage, je pense, à l'administration.

Je voudrais commencer, si vous le permettez, avec quelques questions à M. Bernier. Même si c'est assez complet, comme information, sur l'ensemble du déroulement du processus des négociations, j'aurais quelques précisions à lui demander ou quelques faits à établir plus précisément.

La première chose: Je pense que dans tout le processus de négociations, il est resté dans l'opinion publique une impression que jamais il n'y a eu d'accord entre deux groupes québécois: le groupe de M. Bernier, le groupe SID, Provost, Hamel et tous les autres, et le groupe de la Fédération des

caisses d'entraide économique. Est-ce que, de façon très claire - je pense que c'est un élément important - l'opinion publique a eu longtemps l'impression que c'étaient deux groupes de Québécois qui n'étaient jamais parvenus à s'entendre. Est-ce que, à un moment donné, il y a eu, oui ou non, clairement, un accord entre les deux groupes?

**M. Bernier:** Un accord à savoir qu'on ne pouvait pas s'ajuster pour former un seul et même groupe?

**M. Clair:** Voyez-vous, c'est relativement à la page 3, quand vous dites que "le 22 avril 1980, le ministre nous accordait une autre rencontre et nous indiquait, à cette occasion, sa préférence pour que le leader du groupe soit une institution financière plutôt qu'un entrepreneur. À toutes fins utiles, il demandait à la SID de s'impliquer davantage. Il exprimait également le souhait qu'Air Canada participe activement au processus d'intégration des deux compagnies régionales". Mais par la suite, vous affirmez que "la Fédération des caisses d'entraide économique avait indiqué au ministre que s'il décidait de vendre Nordair à votre groupe, la Fédération non seulement accepterait, mais supporterait la décision". Est-ce que c'est clairement acquis et est-ce que cette question-là a été portée à la connaissance du ministre fédéral des Transports?

**M. Bernier:** J'ai eu une communication, M. le ministre, vers la fin de mars, début avril 1980, avec M. Forest qui avait succédé à M. Gagnon. M. Forest m'avait informé à ce moment-là qu'il avait fait une démarche à Ottawa pour presser le ministre de prendre une décision. M. Forest m'avait également informé avoir fait part au ministre qu'advenant le cas où la décision serait prise en faveur de notre groupe plutôt qu'en faveur du groupe de M. Lizotte et de la caisse d'entraide, il se rallierait et appuierait cette proposition parce qu'il attendait une réponse définitive d'Ottawa. D'autant plus, si ma mémoire est fidèle, qu'il y avait des engagements de la caisse d'entraide pour financer les employés de Nordair qui avaient une participation dans le projet de la Fédération des caisses d'entraide avec le groupe de M. Lizotte.

**M. Clair:** C'est donc dire qu'à compter de ce moment-là l'institution financière qui faisait partie du groupe de M. Lizotte se ralliait en quelque sorte à l'idée que votre groupe procède à l'acquisition, si c'était le choix du ministre des Transports du Canada.

**M. Bernier:** Dans ma compréhension, à partir de là ils se désistaient parce qu'eux aussi avaient une date limite qui était en

rapport avec leurs engagements vis-à-vis du financement éventuel de l'acquisition et cela touchait les employés de Nordair. On a compris, quand M. Pépin nous a indiqué qu'il souhaitait qu'une institution financière soit plutôt le leader du groupe, qu'il nous avait clairement identifiés.

**M. Clair:** Cela va. Dans votre texte vous faites référence au fait que, pendant toutes les démarches que vous avez effectuées auprès du gouvernement fédéral, vous avez eu l'occasion de rencontrer à plusieurs reprises des députés et ministres fédéraux. Est-ce que vous aviez l'impression, à ce moment-là, que c'était peine perdue, que vous faisiez face à un refus de la part de ces députés et ministres d'appuyer votre proposition ou si, au contraire, vous avez pu bénéficier de l'appui du caucus des députés fédéraux à Ottawa, ce qui vous aurait encouragé à poursuivre vos démarches?

**M. Bernier:** L'impression qu'on nous a laissée est très nette. Je pense aussi que la prise de position était non équivoque. On a rencontré des députés fédéraux. On a eu l'occasion de rencontrer aussi le caucus des ministres fédéraux. Dans une circonstance en particulier, je pense qu'ils étaient dix ou onze. M. Lalonde lui-même dirigeait la délégation. On nous a clairement indiqué que les députés et les ministres fédéraux du Québec appuieraient notre proposition qui avait été réécrite dans le temps et qui était très claire et qu'ils feraient des pressions sur M. Pépin pour lui faire modifier son attitude parce que, dans notre esprit, il était clair que la résistance venait de là.

**M. Clair:** À ce moment-là, est-ce que la proposition que vous aviez mise de l'avant comportait un intérêt majoritaire pour votre groupe dans la fusion ou si c'était un intérêt minoritaire?

**M. Bernier:** C'était majoritaire. Dans la première proposition qui avait été déposée chez M. Mazankowski, les intérêts du Québec étaient à 70% et ceux de l'Ontario à 30% ou 35%. Il pouvait y avoir une négociation entre Great Lakes Airways et les coopératives de crédit de l'Ontario. Alors, on a commencé avec ce modèle. Quand nous sommes revenus, à la période des rencontres avec les ministres fédéraux, on était rendu à 55%. Je me souviens très bien que M. Ouellet et M. De Bané, qui véhiculaient ce dossier pour nous, nous avaient fortement encouragés à ne faire aucune concession inférieure à 55%. Ils nous promettaient leur appui pour faire adopter cette proposition. En dernier ressort, quand il semblait que c'était le seul et unique point en cause pour que le dossier soit autorisé ou recommandé, nous avions accepté de descendre à 51%. Je me rappelle

encore très bien - je ne sais pas si c'était M. De Bané ou M. Ouellet, l'un des deux ou les deux - qu'on nous avait laissé entendre qu'on était un peu désappointé du fait qu'on avait descendu à 51%.

M. Clair: Alors...

**M. Bernier:** Ces ministres fédéraux nous appuyaient sur une proposition qui était de l'ordre de 55% et, en dernier ressort - M. Hamel vous vous en souvenez très bien - nous avons accepté d'y aller à 51%. Il faut peut-être vous dire aussi, M. le ministre, que, dans la proposition initiale sur la répartition des pourcentages touchant ce qu'on avait indiqué pour la Société d'investissement Desjardins, M. Hamel et le groupe Provost, on laissait de la place pour 15% pour Air Canada et Makivik. On avait laissé entendre cela à M. Pépin. D'autant plus qu'on lui a dit qu'on pourrait faire un certain réaménagement pour permettre une participation des employés tant chez Québécoir que chez Nordair. Cela était dans la proposition des 70%.

**M. Clair:** Alors, ce ne sont donc pas les députés fédéraux qui vous ont incités à réduire vos exigences quant à un contrôle québécois de l'entreprise fusionnée.

**M. Bernier:** Jamais.

**M. Clair:** Maintenant - je ne sais pas si c'est trop précis - est-ce que vous vous souvenez de la date à laquelle cette rencontre a eu lieu?

**M. Bernier:** M. Gauthier, vous pourriez peut-être m'aider sur la date exacte de la rencontre...

**M. Clair:** Sans que ce soit...

**M. Gauthier (Paul):** J'aimerais savoir de quelle rencontre...

**M. Bernier:** La rencontre...

**M. Clair:** La rencontre au cours de laquelle on vous a, si je comprends bien, en quelque sorte reproché d'avoir réduit vos exigences quant aux contrôles.

**M. Gauthier (Paul):** Pardon, M. le ministre, cela s'est fait par téléphone.

**M. Clair:** Cela s'est fait par téléphone.

**M. Gauthier (Paul):** Oui et c'était au mois de septembre 1980.

**M. Clair:** Au mois de septembre 1980.

**M. Gauthier (Paul):** Fin août, début

septembre 1980 où il y a eu plusieurs rencontres ou appels téléphoniques à ce moment.

**M. Clair:** Maintenant, qu'est-ce qui explique, selon vous, à ce moment, ce changement d'attitude de la part des autorités fédérales? À compter de quand a-t-on commencé à vous laisser voir ou à vous laisser comprendre ou entendre que le contrôle ne pourrait pas ou, en tout cas, que cela créerait des problèmes que le contrôle soit entre les mains des intérêts québécois?

**M. Bernier:** Dans l'esprit de M. Pépin, dès le départ, il avait beaucoup de difficulté à accepter que les intérêts québécois soient supérieurs aux intérêts de l'Ontario ou aux intérêts de l'Ontario et d'Air Canada combinés. On n'a jamais eu tellement d'espoir du bureau du ministre selon lequel on accepterait une position majoritaire. Le support que nous avons eu à ce moment, dans cette discussion, nous venait surtout des ministres fédéraux du Québec et des députés.

**M. Clair:** Qu'est-ce qui a pu expliquer une telle distance entre ce qui se discutait officiellement, ce qui était proposé et ce qui semblait accepté et l'évolution du dossier? Comment, en d'autres mots, s'est transformée cette situation où on vous laissait entendre que des propositions de contrôle québécois pourraient être acceptables à une situation où ce n'était plus acceptable?

**M. Bernier:** Dans ma compréhension, au niveau de M. Pépin, on ne nous a laissé entendre, que c'était acceptable que les intérêts québécois soient supérieurs aux intérêts des autres partenaires. C'est à la rencontre du 25 novembre 1980 que M. Pépin nous a laissé clairement sentir que la dimension politique du dossier était devenue la dimension la plus importante.

**M. Clair:** Maintenant, dans le groupe que vous formiez, des intérêts ontariens étaient présents. Jusqu'à quand avez-vous pu bénéficier de l'appui d'intérêts privés ontariens?

**M. Bernier:** Voulez-vous répéter votre question?

**M. Clair:** Jusqu'à quand avez-vous pu bénéficier de l'appui d'intérêts privés ontariens dans une proposition où les intérêts québécois auraient été en contrôle du transporteur fusionné?

**M. Bernier:** D'abord, assurément, jusqu'à l'élection de 1980 parce que, pendant toute la période où on a failli avoir l'autorisation ou la confirmation pendant le... Lorsque le

Parti conservateur était au pouvoir c'est venu très près. On avait une entente entre toutes les parties, incluant Great Lakes, que l'engagement était maintenu. Mais quand on est allé rencontrer M. Pépin pour la première fois, je me rappelle très bien qu'on y était allé avec la proposition qui avait été déposée chez M. Mazankowski. M. Pépin nous a laissé savoir à ce moment-là qu'il avait lui-même rencontré nos partenaires de l'Ontario. C'est lui qui nous en a informés, alors que notre entente était encore en vigueur. Je pense que l'engagement de l'Ontario est tombé... M. Hamel?

**M. Hamel:** À la fin de février.

**M. Bernier:** Vers la fin de...

**M. Hamel:** De février ou mars.

**M. Gauthier (Paul):** Février ou mars.

**M. Bernier:** ...vers la fin de février ou mars, alors que l'Ontario s'est senti dégagé de ses engagements vis-à-vis du groupe. Mais il y a certainement eu une démarche qui a été faite par le ministère fédéral des Transports chez nos partenaires de l'Ontario, pendant la période où l'entente était en vigueur. Les gens de l'Ontario nous ont laissé savoir qu'il y a une possibilité pour nous d'en avoir un morceau de l'Ontario et d'avoir une structure corporative qui peut favoriser l'Ontario. Évidemment, nous laisserons tomber le premier projet.

**M. Clair:** J'imagine, M. Bernier, que la question que je vais vous poser est très embarrassante. Mais, au fond, ne devons-nous pas conclure de ce que vous dites que c'est le ministre fédéral des Transports lui-même qui a débauché, en quelque sorte, les intérêts privés ontariens qui vous appuyaient?

**M. Bernier:** Je ne peux pas lui prêter des intentions, mais je sais qu'il a rencontré les gens d'Ontario.

**M. Clair:** Une autre question, M. Bernier. Au départ, si je comprends bien, votre première proposition aurait regroupé entre les mains d'intérêts québécois quelque chose comme 65% ou 70% du contrôle du transporteur fusionné.

**M. Bernier:** Oui. Sur 70%, on avait une marge de manoeuvre de 15%, soit pour Makivik, ou Air Canada, et aussi, on n'avait jamais poussé jusqu'à sa limite la proportion qui pouvait être éventuellement attribuée aux employés.

**M. Clair:** Dans votre texte, vous indiquez que, finalement, il vous semblait que, rendu en juillet 1981, une participation

minoritaire de 27% vous semblait acceptable; qu'est-ce qui vous a amené à considérer acceptable cette proposition, quant au départ, vous parliez au moins d'un contrôle nettement majoritaire d'intérêts québécois?

**M. Bernier:** Au départ, on poursuivait les objectifs de rentabilisation avec aussi tous les autres objectifs qui concernaient la participation des Québécois dans la fusion. Lorsqu'il est devenu évident que le gouvernement fédéral, au niveau du ministère des Transports, n'accepterait pas qu'on ait une position majoritaire, on s'est retrouvé dans une situation où on avait encore toutes les activités de Quebecair, tandis que les espérances de pouvoir réaliser la fusion étaient beaucoup moins grandes. Pour nous, la Société d'investissement Desjardins, les objectifs d'investissement sont aussi des objectifs de rentabilité.

Évidemment, la rentabilité d'un projet de Quebecair seule était nettement différente de celle d'un projet Quebecair-Nordair. Quand on a repris les négociations avec Air Canada, on se trouvait à rouler nos actions de Quebecair à un prix différent de ce que Air Canada était prête à payer aux autres partenaires, parce que nous, on faisait la proposition en même temps qu'on la recevait. Pour nous, on voulait nos actions à - si je me rappelle bien, M. Gauthier - environ 1,60 \$, c'était notre prix coûtant. Air Canada acceptait aussi que les actions de Nordair soient transigées au prix coûtant d'Air Canada afin de ne pas réaliser de profit dans cette transaction, quitte à réajuster le prix selon des barèmes établis d'après les performances à venir de la nouvelle compagnie.

Il faut dire, aussi, qu'à ce moment-là l'offre ne comportait pas de contrepartie de l'Ontario parce que, dans la proposition qui impliquait la SID et Air Canada, l'Ontario n'était plus dans le portrait et le ministre Pépin se faisait fort de faire accepter cet arrangement par l'Ontario. Nous, on s'est dit: S'il n'y a rien à faire dans la fusion avec Nordair, dans un objectif de rentabilité de la SID, il est évident que la proposition est intéressante, d'une part. D'autre part, aussi, comme on n'a pas pu réaliser nos objectifs de rationalisation ni de participation dans le réseau aérien, dans le nouveau projet, il y a une place pour nous, une place importante. Même si le protocole d'entente n'avait pas été complété ou négocié tout à fait, je pense qu'on était aussi très préoccupé par les retombées économiques, la présence du Québec, la sauvegarde des sièges sociaux et que tout cela aurait évidemment fait partie du protocole d'entente, parce qu'étant minoritaire à 27%, on ne pouvait pas se prévaloir d'une position prépondérante au conseil pour faire passer ces points.

(15 h 30)

**M. Clair:** J'aurais une question: Vous affirmez justement, en ce qui concerne la protection des intérêts économiques du Québec, dans une position d'actionnaires minoritaires, vous aviez l'intention de faire le maximum de ce qui pouvait être fait dans une convention entre actionnaires. Ma question est la suivante: est-ce que cette convention, cette éventuelle convention entre actionnaires a été écrite et réalisée ou déposée auprès de la Société d'investissement Desjardins, du gouvernement du Québec, groupe de M. Hamel, etc.?

**M. Bernier:** Je demanderais à M. Gauthier de répondre à cette question-là parce que c'est lui qui était dans le dossier des négociations avec M. Douville, surtout dans les derniers jours où les textes ont été préparés, et les conditions échangées.

**M. Gauthier (Paul):** Tous les points d'une convention n'étaient pas écrits. Il y avait eu des échanges par contre très précis. L'offre elle-même était écrite. D'ailleurs, je crois qu'on retrouve du moins certains points auxquels on se réfère, lorsqu'on parle de convention entre actionnaires, dans une lettre qu'Air Canada adressait à l'honorable Bernard Landry, le 16 juillet 1981. La réponse précise c'est que l'entente n'avait pas été complétée de façon définitive.

**M. Clair:** Merci. Je voudrais revenir à une autre question, M. Bernier. Au moment de la proposition d'Air Canada, en juillet 1981, on sait que Quebecair venait d'augmenter sensiblement sa présence sur la Floride par des vols ABC ou nolisés. Est-ce qu'Air Canada ne vous a pas laissé entendre assez clairement que ça lui était fort désagréable et qu'il serait préférable d'accepter l'offre qui était faite, sans quoi ça pourrait être beaucoup plus difficile pour Quebecair l'année suivante?

**M. Bernier:** Je demanderais à M. Gauthier encore de répondre à cette question-là.

**M. Gauthier (Paul):** M. le ministre, au cours des négociations, il a été question plus d'une fois de l'avenir de Quebecair, de sa performance sur la Floride durant la saison 1980-1981 qui avait eu, notons-le, pas mal de succès. On nous a mentionné que chez Air Canada, c'est quelque chose qui ferait l'objet d'une concurrence beaucoup plus serrée la saison suivante. On pouvait s'attendre qu'en 1981-1982, la concurrence soit beaucoup plus vive du côté de la Floride.

**M. Clair:** Maintenant, en 1981-1982 justement, est-ce que vous pouvez m'indiquer si, selon les sources que j'ai moi, Air Canada aurait effectivement augmenté son offre de

sièges, et le comportement sur les prix aurait été le maintien ou le gel des prix sur la tarification pour la Floride. Chez Quebecair, est-ce que vous avez des chiffres là-dessus?

**Le Président (M. Boucher):** M. Hamel.

**M. Hamel:** En fait, cela avait commencé vers le mois de février 1981. Nous devons avoir une augmentation de tarif qui n'est pas venue. Pourquoi? Parce que, tout simplement, les grands de l'industrie n'étaient pas prêts à accepter l'augmentation. Mais d'un mois à l'autre, on devait l'avoir. Alors, de février, c'est allé à mars et de mars à avril et d'avril à mai. Enfin, d'un mois à l'autre, on devait toujours l'avoir. Finalement, on connaît le reste de l'histoire. On s'est ramassé en juillet avec l'annonce de la coupe de tarif, le gros programme d'Air Canada.

Alors, ce qui est arrivé, c'est que les grands se sont entendus ensemble, d'après ce que nous pensons: Eastern Airlines, Delta, Air Canada se sont entendus pour geler les tarifs, geler toute augmentation ou empêcher toute augmentation. Il est évident que sur les vols ABC, dès qu'un opérateur charge 5 \$ ou 10 \$ de plus qu'un autre sur ses sièges, vous perdez le trafic.

**M. Clair:** En terme d'offre de sièges, ma question était la suivante: Est-ce qu'Air Canada a augmenté sa présence dans les vols pour la Floride l'année suivante ou si elle a maintenu, toujours en termes de nombre de sièges disponibles, à peu près le même comportement que l'année précédente?

**M. Hamel:** Non, en fait, Air Canada a au moins triplé, je pourrais dire, le nombre de sièges offerts en ajoutant des L 10-11, deux fois par jour, à Montréal et un DC 9 à partir de Québec - alors qu'Air Canada n'était pas à Québec avant - sur les vols nolisés à chaque jour de la semaine.

**M. Clair:** M. Bernier.

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

**M. Bernier:** M. Hamel, est-ce que ce n'est pas aussi cette même année qu'Air Canada a commencé à développer des vols directs vers Fort Lauderdale?

**M. Hamel:** Oui, c'est exact. Cela fait partie de ce que je viens de répondre. De Québec et de Montréal, Air Canada a inauguré un service de vols nolisés ABC vers Fort Lauderdale, alors qu'elle n'y était pas présente auparavant.

**M. Clair:** Ce qu'elle ne faisait pas

l'année précédente?

**M. Hamel:** Exactement.

**M. Clair:** Maintenant, étant donné que la politique de 1969 indiquait par ailleurs aux transporteurs aériens régionaux que l'une des avenues pour se rentabiliser, rentabiliser leurs opérations ou maintenir leur niveau d'occupation, c'était justement ces vols nolisés ABC, est-ce qu'il y a eu des plaintes portées à ce moment-là, ou encore est-ce qu'il était envisageable de porter des plaintes sur le plan juridique auprès de la Commission canadienne des transports ou du ministre fédéral des Transports ou je ne sais qui?

**M. Hamel:** Ceci a été fait évidemment par tous les transporteurs qui étaient touchés dont Quebecair d'abord, Wardair surtout ensuite. Bien sûr, les tarifs qui avaient été déposés par Air Canada ont d'abord été refusés par la commission. Air Canada a fait une demande au comité de révision. Le comité de révision a finalement accepté les tarifs d'Air Canada. On avait prouvé que les tarifs d'Air Canada, tels que déposés, étaient loin d'être compensatoires, qu'il y avait des pertes énormes pour chaque passager transporté. Finalement, malgré tout, cela a fini par être accepté. Wardair a fait une guerre assez forte contre ces tarifs.

**M. Clair:** Afin d'être aussi équitable que possible et compte tenu de la possibilité qu'une entente intervienne plus tard, si je comprends bien, en ce qui concerne le déroulement et le suivi des travaux, je vais limiter mes questions à ceci pour le moment, tout en gardant le privilège pour mes collègues et moi-même d'y revenir.

Vous remarquerez que j'ai pris 20 minutes. Peut-être que si on pouvait fonctionner par blocs de vingt minutes, cela serait plus facile pour vous de répartir équitablement le temps.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** M. le Président, si je comprends bien le format qu'on adopte, on a le conseil d'administration de Quebecair devant nous et chaque député peut questionner l'un ou l'autre, quitte à revenir subséquemment. Je pense bien que l'on peut poser quelques questions à M. Bernier - d'ailleurs, le ministre l'a fait - d'autres à M. Hamel, et on pourra revenir après. Je pense bien qu'on ne sera pas trop formaliste.

**M. Clair:** De la façon la plus simple possible.

**M. Bourbeau:** Bon, d'accord. Pour ce qui est des ententes, je voudrais simplement

dire qu'actuellement il n'y a aucune entente avec l'Opposition. Il semble que le comité chargé...

**M. Clair:** ...s'il était possible qu'il y en ait une.

**M. Bourbeau:** ...d'étudier ces choses-là se réunisse à 16 heures. Pour autant que nous sommes concernés, la commission est convoquée pour siéger aujourd'hui et demain, et jusqu'à nouvel ordre nous entendons bien respecter ce mandat.

Je voudrais poser quelques questions à M. Bernier pour commencer, mais je ne veux pas mentionner que ces questions seront les dernières. Quelques points seulement et peut-être qu'un peu plus tard on pourra revenir sur d'autres sujets. Je ne voudrais pas couvrir l'ensemble des sujets avec vous. Je voudrais parler de certains points précis, quitte à revenir. Je voudrais tenter de nettoyer certains points avec vous et peut-être avec d'autres aussi.

M. Bernier, de la lecture du texte que vous avez livré ce matin, il ressort que l'une des raisons fondamentales qui ont amené la Société d'investissement Desjardins à s'occuper du dossier de Quebecair - enfin, d'investir dans Quebecair - c'était la possibilité de pouvoir, à court terme, effectuer une fusion entre Quebecair et Nordair, ce qui aurait été un bon investissement pour votre organisme. Est-ce que je traduis bien ce que j'ai lu dans votre document?

**M. Bernier:** Oui, mais je tiens à préciser aussi qu'on avait évalué le risque dès le départ que cette fusion ne pourrait peut-être pas se réaliser. Et quand on a présenté notre dossier au conseil d'administration de la SID, évidemment, la question suivante a été soulevée: Qu'est-ce qui arrive si jamais cela se réalise? À ce moment-là, nos analystes financiers avaient fait passablement d'évaluations et, selon les données qui étaient disponibles dans le temps, il y avait encore possibilité de rentabiliser Quebecair. Si jamais cette fusion ne se réalisait pas avec un programme de développement des routes, de rationalisation de l'équipement, évidemment, cela deviendrait beaucoup plus difficile. Ce n'était pas le dossier qu'on recherchait, mais je pense que l'équipe de M. Gauthier nous avait démontré que si jamais la fusion ne pouvait se faire, c'était encore possible de vivre avec notre investissement dans Quebecair.

**M. Bourbeau:** Pour résumer les faits: En novembre 1978, le gouvernement fédéral avait annoncé son intention de revendre éventuellement Nordair à l'entreprise privée, sans spécifier à qui ce serait revendu, et le mouvement Desjardins s'est intéressé à partir

de ce moment au problème des transporteurs régionaux. Il a négocié avec M. Hamel et, finalement, en octobre 1979, il a acheté des actions de Quebecair de M. Hamel, après que M. Hamel, lui, ait acheté de M. Webster.

Est-ce qu'on peut dire, M. Bernier, qu'au moment où la SID a pris sa décision et a effectivement acheté les actions de Quebecair, vous n'aviez pas de certitude absolue que c'était à vous, à votre groupe que le fédéral vendrait Nordair.

**M. Bernier:** Non, pas du tout. D'autant plus qu'on avait fait une évaluation entre les dirigeants du mouvement Desjardins, à savoir quelles seraient les personnes, les agents ou les entreprises qui devraient être contactés pour les intéresser à ce dossier. Etant donné que Nordair était à vendre et que tous les acheteurs potentiels ne s'étaient pas encore manifestés, on en était venu à la conclusion que notre meilleure approche était de contacter M. Hamel, ce qu'on a fait.

**M. Bourbeau:** Il y avait quand même un certain élément de risque quand vous avez pris la décision. Vous l'avez d'ailleurs souligné tantôt. Vous avez dit qu'il n'y avait pas de certitude absolue. On savait que Nordair était à vendre. Plusieurs groupes s'étaient manifestés au cours des mois qui ont suivi. Vous étiez un des groupes. Vous pensiez être dans la position de contrôle, peut-être pas de contrôle mais vous pensiez être en avance sur ceux qui étaient intéressés. On peut quand même rappeler qu'il y avait un autre groupe: le groupe de M. Lizotte qui était intéressé et qui avait fait valoir son intérêt. Il y avait aussi le groupe de M. Claude Hébert qui s'est manifesté en novembre 1979 qui comprenait en plus de M. Hébert, Algoma et EPA. Il y avait plusieurs coursiers sur les rangs et non pas seulement le groupe Hamel-Desjardins. Est-ce que je me trompe en disant cela? Est-ce que je traduis bien la réalité des faits à ce moment-là?

**M. Bernier:** Le deuxième groupe qui a été le plus rapidement identifié était le groupe de M. Lizotte et de ses employés. Il y en a d'autres qui sont venus par après. Quand on parlait de rationalisation, on était convaincu qu'on avait le meilleur dossier parce qu'on avait Quebecair, tandis qu'eux, s'ils voulaient rationaliser et acheter Nordair, ils ne possédaient pas Quebecair. Nous étions déjà dans Quebecair, c'était une première étape de franchise pour regrouper les deux compagnies. Nous étions déjà dans une. Il y en avait plusieurs qui se manifestaient mais ils n'étaient ni dans l'une, ni dans l'autre. Pour rationaliser il fallait qu'ils réussissent à regrouper les deux. Notre groupe avait sûrement des avantages parce qu'il possédait déjà une compagnie.

**M. Bourbeau:** Quoique cela ne soit pas tout à fait exact en ce qui concerne le groupe de M. Lizotte parce qu'ils avaient avec eux les caisses d'entraide économique qui, elles, avaient déjà un intérêt dans Nordair. Ce groupe était déjà dans une des deux compagnies. Je parle du début de 1979...

**M. Bernier:** C'était à vendre. Les gens qui étaient là avaient déjà vendu leurs intérêts dans Nordair. On faisait partie de Quebecair - je ne veux pas prêter d'intention aux autres - nous avions les capitaux nécessaires, on avait l'investissement. Quand on a déposé une offre auprès du gouvernement fédéral à M. Mazankowski, on était capable d'honorer, s'ils avaient dit oui, quinze jours après.

**M. Bourbeau:** Sauf que, M. Bernier, si mes notes sont exactes, les caisses d'entraide avaient acheté leurs intérêts dans Nordair en décembre 1978, un mois après que le gouvernement fédéral eut annoncé que Nordair était à vendre. À partir de ce moment-là les caisses d'entraide et subséquemment le groupe Lizotte, dont elles faisaient partie, étaient aussi qualifiées à prétendre qu'ils avaient des intérêts dans une des deux compagnies. Je note que ce n'est qu'en septembre 1980 que les caisses d'entraide ont vendu au gouvernement du Québec qui vous a revendu le bloc d'actions de Nordair. On peut donc dire qu'il y a eu une période d'environ deux ans - un peu moins de deux ans - pendant laquelle un des groupes pouvait également prétendre être qualifié pour acheter Nordair autant que le groupe Hamel. Est-ce que je me trompe? (15 h 45)

**M. Bernier:** J'ai de la misère à saisir votre point. En fait, les caisses d'entraide étaient impliquées dans une société qui était à vendre. Alors, il fallait vendre cette société de toute façon. Nous étions impliqués dans Quebecair, qui était la société qu'il fallait fusionner avec l'autre. Nous n'étions pas à vendre, on était acheteur.

**M. Bourbeau:** Je comprends, mais dans une fusion les deux sociétés se vendent l'une à l'autre. Vous aviez les caisses d'entraide qui étaient coactionnaires dans Nordair et vous qui étiez coactionnaires dans Quebecair...

**M. Bernier:** C'est cela.

**M. Bourbeau:** Vous avez formé deux groupes, tous deux intéressés à faire la fusion. Je ne veux pas trop parler là-dessus. Tout ce que je voudrais souligner simplement - je pense qu'il est important qu'on le réalise - c'est qu'il n'y avait pas de certitude absolue, quand vous avez plongé

dans le dossier Quebecair, que le fédéral vous avait promis Nordair. Vous n'aviez pas de promesse absolue et il y avait quand même un élément de risque, vous l'avez souligné vous-même tout à l'heure. Je pense que ce qui ressort de ce qu'on a dit ce matin, je ne veux pas me faire le défenseur du fédéral, mais il me semblait, d'après les propos qui ont été tenus, que vous vous étiez embarqués dans Quebecair avec la certitude que le fédéral vous avait promis Nordair et qu'après coup Nordair ne vous a pas été livrée et que, donc, vous aviez été trahis.

Ce que je vois en regardant les dates et les faits, c'est qu'effectivement le fédéral avait dit: Nordair est à vendre à l'entreprise privée. Et, à partir de ce moment, on attend les offres. Vous vous êtes placés pour faire une offre et je pense que vous étiez bien placés, mais d'autres également ont fait valoir des points de vue et vous n'aviez pas de certitude. Donc, ce que je veux dire, c'est que vous ne pouvez pas vraiment après coup - et je ne pense pas que vous le faites d'ailleurs mais peut-être que d'autres l'ont fait - venir prétendre que le fédéral vous a carrément trahis et a renié une promesse qu'il a faite avant que vous n'entriez dans Quebecair. Est-ce que c'est exact?

**M. Bernier:** Avant qu'on entre dans Quebecair on n'avait aucune assurance, sauf qu'un jour M. Pépin nous a fait venir à son bureau pour nous dire qu'il avait choisi sa fiancée et que c'était nous autres.

**M. Bourbeau:** Évidemment, c'est après.

**M. Bernier:** Il nous a dit: À partir de là, si on réussit à s'entendre sur une série de paramètres, on fonctionnera. Il nous a même dit en plus: Indépendamment du fait que M. Hamel est l'actionnaire majoritaire, dans les circonstances, je préférerais que l'interlocuteur - je comprends que vous travaillez ensemble - soit la Société d'investissement Desjardins à cause de son rôle d'investisseur. Comme cela prendra beaucoup de sous, il m'apparaît préférable que l'interlocuteur soit plutôt un investisseur que l'exploitant. On s'était entendu avec M. Hamel et la négociation s'est faite sur cette base. Cela ne change rien au fait que M. Pépin ne nous ait jamais autorisé la rationalisation, qu'il l'ait dit avant ou pas, sauf qu'il avait des intentions manifestes de vendre Nordair; c'était eux qui l'avaient décidé et non pas nous. On était très conscients que l'engagement de M. Lang était de s'en débarrasser dans les douze mois qui suivraient. On a surveillé l'occasion, elle nous est arrivée avec M. Hamel; on a décidé de s'associer avec lui, après discussions. On a véhiculé notre dossier avec les gens de l'Ontario, les Credit Unions de l'Ontario, dans un premier temps, jusqu'à

l'aboutissement de la conclusion de M. Pépin de relancer le dossier avec des intérêts du Québec, peut-être diminués, et que nous étions l'interlocuteur choisi. Voilà!

**M. Bourbeau:** D'accord. Alors, en résumé, en octobre 1979, vous embarquez dans Quebecair. Vous n'avez pas de garantie que Nordair vous sera vendue. Vous savez que Nordair est à vendre. Vous rencontrez M. Pépin et vous rencontrez également des ministres fédéraux - vous l'avez dit tout à l'heure - vous avez nommé M. De Bané et M. Ouellet. M. De Bané et M. Ouellet, qui ne sont pas ministre des Transports, vous disent: Vous devriez pouvoir garder 65% ou 70% du transporteur fusionné. M. Pépin, qui est ministre des Transports, vous dit qu'il pense que ce serait plutôt 40%, en fait, si je résume un peu ce que vous avez dit tout à l'heure.

Remarquez que ce n'est pas absolument inusité qu'à l'intérieur d'un cabinet il y ait des divergences de vues entre certains ministres. On a vu ici même au gouvernement provincial un ministre des Transports nous dire, en mars 1981, qu'il n'était absolument pas question que le gouvernement du Québec investisse un seul cent dans Quebecair.

**M. Clair:** M. le Président, question de règlement.

**M. Bourbeau:** Et, trois mois après, notre ministre des Transports dit: On investit 15 000 000 \$ dans Quebecair. Donc, il y a aussi des divergences de vues aussi fondamentales...

**M. Clair:** Question de règlement.

**M. Bourbeau:** ...au Québec qu'à Ottawa.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte, il y a une question de règlement. M. le ministre.

**M. Clair:** C'est simplement pour souligner au député de Laporte que j'aurais bien aimé que celui dont il parle puisse venir à la commission parlementaire. Je pense que vous avez reçu, M. le Président, le télégramme que M. de Belleval a envoyé d'Alger le 1<sup>er</sup> mars 1983 à l'attention de M. Bédard, greffier du secrétariat des commissions: "Regrette ne pouvoir me présenter devant la commission des transports les 1<sup>er</sup> et 2 mars." Je pense que c'est un peu déplacé que de critiquer un ancien ministre qui n'est même pas ici pour se faire...

**M. Bourbeau:** ... sur la question de règlement.

**M. Gratton:** Je veux quand même rétablir les faits. D'abord, premièrement, ce que vient de faire le ministre des Transports, et il le sait fort bien, ne constituait pas une question de règlement. On a copie du télégramme de M. de Belleval. Nous constatons comme lui qu'il ne peut être présent. C'est surtout faux de prétendre, comme vient de le faire le ministre des Transports, qu'on blâme une personne absente. En fait, je pense que ce que le député de Laporte vient de faire, c'est féliciter...

**M. Rodrigue:** Il y a une question de règlement déjà.

**M. Gratton:** ... M. de Belleval d'avoir tenu les propos qu'il a tenus.

**Le Président (M. Boucher):** S'il vous plaît!

**M. Rodrigue:** Question de règlement, M. le Président. Non, mais il n'a pas soulevé de question de règlement.

**M. Gratton:** Oui, j'interviens sur la question de règlement.

**M. Rodrigue:** Du ministre.

**Le Président (M. Boucher):** C'était sur la question du ministre, M. le député de Vimont.

**M. Bourbeau:** M. le Président, je voudrais...

**M. Gratton:** Je termine en disant que si on veut faire de la procédure de ce genre-là, on est prêt à la faire, sauf que le député de Laporte n'a pas interrompu le ministre lorsque celui-ci posait la question; il me semble que le ministre pourrait faire la même chose à son endroit.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** On continue. Je disais simplement qu'il n'est pas anormal qu'à l'intérieur d'un gouvernement il y ait des divergences de vues entre des ministres. Cela existe à Ottawa et cela existe à Québec. Dans le cas présent, il est bien évident que c'était le ministre fédéral des Transports qui avait un plus gros mot à dire dans le dossier que ses collègues. Je pense que vous l'avez remarqué éventuellement.

La compagnie Nordair que vous vouliez fusionner et que tout le monde voulait acquérir est un transporteur qui a des routes et au Québec et en Ontario. Pourriez-vous nous dire quelle est la proportion des lignes de Nordair qui sont au Québec et la

proportion en Ontario?

**M. Bernier:** Je demanderais peut-être à M. Hamel de compléter, mais nous, à l'époque, on se souvient très bien que quand on avait fait les proportions pour les derniers douze mois en cause le décompte des passagers avait été que 55% des passagers étaient sur le Québec si les deux compagnies fusionnaient et 45% sur l'Ontario, ou à peu près.

**M. Hamel:** C'est cela.

**M. Bernier:** Le nombre des passagers combinés des deux compagnies était un petit peu plus fort du côté du Québec.

**M. Bourbeau:** En termes de distance parcourue, est-ce qu'il y a plus de lignes de longue distance, en termes de milles de routes, en Ontario ou au Québec?

**M. Hamel:** Voici. En assumant que les vols vers Frobisher et le Grand-Nord sont au Québec, à ce moment, les distances de Nordair étaient à peu près 50% au Québec et 50% en Ontario, parce que Nordair se rend jusqu'à Pittsburg et jusqu'à Winnipeg, ce qui veut dire qu'avant l'avènement de Winnipeg et de Pittsburg, évidemment, Nordair avait 70% de ses vols au Québec, mais cela a changé avec les années.

**M. Bourbeau:** Est-il exact - c'est ce qu'on nous a dit - que Quebecair est le transporteur régional désigné pour le Québec et que Nordair est le transporteur régional désigné pour l'Ontario au niveau de... Non je n'ai pas cité le ministre. Le ministre s'imaginer toujours qu'on cite ses propos. Je n'ai pas parlé du ministre, je parle du fédéral, de la Commission canadienne des transports. Quand on se réfère aux transporteurs régionaux, Nordair est le transporteur désigné pour l'Ontario. C'est exact?

**M. Hamel:** Pas à ma connaissance.

**M. Bourbeau:** Alors il faudrait poser la question à M. Douville, le président de Nordair, qui viendra nous voir peut-être ce soir ou demain.

Est-ce que vous trouvez que la position de M. Pépin était déraisonnable d'exiger que l'Ontario ait des intérêts? Je pense qu'il exigeait 40% pour l'Ontario dans le nouveau transporteur qui aurait regroupé Nordair et Quebecair. La fusion qu'on voulait faire, c'était pour Nordair et Quebecair et on disait tantôt que certains ministres francophones du cabinet fédéral auraient préféré avoir 60% ou 65% pour Quebecair; M. Pépin, lui, voulait 40% pour le Québec et 40% pour l'Ontario. Est-ce que, dans le

contexte d'un regroupement de deux transporteurs régionaux du Québec et de l'Ontario, vous trouvez que c'était déraisonnable de vouloir accorder une proportion de 40% à l'un et 40% à l'autre?

**M. Bernier:** Dans un premier temps, l'intérêt qui avait été manifesté dans ce dossier par les investisseurs du Québec, les trois: Hamel, Société d'investissement Desjardins et Provost, c'était que pour nous, la consigne et l'objectif à réaliser, c'était 50%. Toute proposition qui était en bas de cela ne nous intéressait pas et on ne l'a pas regardée. Aussi, on se disait: Si l'Ontario veut partager avec nous tous les dossiers économiques qu'ils ont, on va peut-être regarder le transport. Comment cela se fait-il que ce soit un principe de base, qu'on soit obligé de garder les pourcentages pour la province voisine. Il y a bien des choses qui ont été lancées avant nous et il y a bien des entreprises qui font beaucoup d'affaires au Québec et on n'exige pas que le capital-actions soit partagé entre les deux provinces. Alors, notre approche était qu'on n'acceptait pas l'argumentation de départ, étant donné qu'il y a 40% ou 50% dans l'Ontario, qu'il faudrait donner 40% à 50% de nos compagnies. Les sièges sociaux sont à Montréal, les emplois sont à Montréal, l'économie est à Montréal, tout cela à partir de là. Alors, on n'était pas prêt à partager cela d'aucune façon à partir d'un raisonnement du ministre fédéral des Transports. Il était très enclin à donner une part du gâteau à l'Ontario.

On s'est dit: On va aller rencontrer les gens de l'Ontario dans l'entreprise privée. On a établi les contacts avec les Plaxton et avec les coopératives d'épargne et de crédit de l'Ontario. On s'est dit: Si cela satisfait les exigences gouvernementales, on peut amener des partenaires de l'Ontario et si ces deux-là ne font pas, on avait déjà fait les démarches pour en avoir d'autres. D'ailleurs, des contacts ont été faits dans ce sens.

Par la suite, on n'a jamais écarté de la SID, M. Hamel non plus, la question d'une participation minoritaire d'Air Canada, ou même plus importante au départ, à condition d'avoir une option de racheter, parce qu'il y a un temps où on acceptait de descendre - je ne pourrais pas dire exactement le pourcentage sans revenir à nos documents - à la condition de pouvoir se rattraper sur une période de cinq ans dans des options qu'on pourrait avoir pour devenir majoritaire, parce qu'on croyait qu'Air Canada pouvait nous aider au niveau de l'expertise, au niveau de la finance et au niveau du support à la gestion dans Quebecair.

On n'écarte pas du tout la possibilité de garder Air Canada pour une partie, mais à condition que l'activité aboutisse à un contrôle majoritaire québécois. On se donnait

de trois à cinq ans pour réaliser cela. Dans cette perspective, quand M. Pépin est arrivé avec 40% Ontario, 40% Québec et 20% Air Canada, on l'a examinée à condition qu'on ait aussi une possibilité d'option sur les 20%, parce que, autrement, la balance du pouvoir, ce n'est pas nous qui l'avons. On investissait des sommes considérables dans les 40% et, à toutes fins utiles, c'était l'entreprise qui investissait les 20% qui dirigeait et qui pouvait se mettre d'un côté ou de l'autre des deux actionnaires.

**M. Bourbeau:** C'est eux qui détenait la balance du pouvoir, comme on dit.

**M. le Président:** J'aimerais poser quelques questions à M. Leblond qui est, je pense, le vice-président exécutif et directeur général de Quebecair.

**M. Leblond:** avant de vous poser quelques questions, pourriez-vous vous identifier et nous dire qui vous êtes, d'où vous venez, etc., pour qu'on puisse vous situer un peu dans le portrait pour le bénéfice de ceux qui ne vous connaissent pas.

**M. Leblond (Ghislain):** Mon nom est Ghislain Leblond. Je voudrais corriger une impression que le ministre a donnée. Je ne suis pas sans solde et je ne suis certainement pas en congé par les temps qui courent. J'ai toujours le poste de sous-ministre adjoint de la gestion financière. Le comité exécutif de Quebecair m'a demandé de joindre les rangs parce que j'étais au conseil d'administration de Quebecair depuis l'investissement du gouvernement, le 24 juillet 1981. À la fin de mai 1982, le comité exécutif a voté une révision, m'invitant à me joindre comme vice-président exécutif, poste que j'ai l'honneur d'occuper depuis ce temps.

**M. Bourbeau:** Alors, M. Leblond, vous êtes...

**M. Leblond:** Je ne sais pas si mes notes biographiques sont suffisantes et complètes.

**M. Bourbeau:** On va expliciter un peu. Disons que vous détenez, encore aujourd'hui, le titre de sous-ministre adjoint aux Transports, n'est-ce pas?

**M. Leblond:** C'est cela, oui.

**M. Bourbeau:** Votre salaire est-il payé par Quebecair ou par le gouvernement du Québec?

**M. Leblond:** Mon salaire de sous-ministre, quel qu'il soit - je ne sais plus ce qu'il est - est payé par le gouvernement. J'ai une prime de 10 000 \$ qui vient de Quebecair elle-même.

**M. Bourbeau:** Avez-vous d'autres...?

**M. Leblond:** Sauf que je pense que mon salaire n'est pas facturé à Quebecair.

**M. Bourbeau:** Vous êtes payé...

**M. Leblond:** Donc, je suis payé par Quebecair.

**M. Bourbeau:** Vous êtes payé par le gouvernement et le gouvernement facture à Quebecair pour vos services, n'est-ce pas?

**M. Leblond:** C'est cela.  
(16 heures)

**M. Bourbeau:** Est-ce que vous avez d'autres avantages que la prime dont vous venez de parler dans l'exécution de votre mandat?

**M. Leblond:** Je suis au conseil d'administration. J'ai donc des jetons de présence que j'ai d'ailleurs coupés de 50%. Une voiture est mise à ma disposition et sur laquelle je suis taxé à 60%.

**M. Bourbeau:** Vous êtes un sous-ministre adjoint aux Transports et loué à Quebecair pour faire un travail depuis mai 1982. Vous êtes, en fait, l'officier sur place d'une façon quotidienne pour administrer la compagnie. Vous êtes l'administrateur sur place, le directeur général; donc c'est vous qui avez à prendre des décisions quotidiennes.

M. Leblond, vous nous avez dit que vous avez été nommé à Quebecair, en mai 1982, comme vice-président exécutif; auparavant vous étiez sous-ministre adjoint aux Transports. Depuis combien de temps êtes-vous sous-ministre des Transports?

**M. Leblond:** J'ai été nommé sous-ministre adjoint aux Transports en novembre 1980.

**M. Bourbeau:** Avant cette date, où étiez-vous?

**M. Leblond:** Si on y va à reculons, on va commencer par le début.

**Une voix:** Votre école primaire.

**M. Leblond:** C'était à l'école Dominique-Savio de Nazareth.

**M. Bourbeau:** Je pense qu'on peut passer la période de l'adolescence.

**M. Leblond:** Au point de vue professionnel, de 1970 à 1974, j'étais à la Banque du Canada; de 1975 à 1980, j'ai été au Conseil du trésor du gouvernement du Québec. J'ai fait six mois à SIDBEC, ensuite je suis revenu. J'ai été sous-ministre adjoint

des finances au ministère des Transports.

**M. Bourbeau:** Donc, on peut dire que c'est votre première expérience en matière de gestion de transport aérien. M. Leblond, est-ce que vous pourriez nous décrire la situation financière de Quebecair, aujourd'hui, au 1er mars 1983? Je sais que la question est vague, mais on vous laissera quelques minutes, si vous voulez, pour nous en parler.

**M. Leblond:** Je pense que la situation est sensiblement la même. Enfin, elle s'est détériorée, évidemment, depuis le 31 décembre 1982 étant donné la situation de menace de faillite qui pèse sur nous, ce qui n'est pas de nature à nous aider. Est-ce que je peux référer les membres de cette commission aux états financiers au 31 décembre, au bilan consolidé de Quebecair? Je pense que la première constatation qu'on peut faire, c'est que Quebecair avait des actifs à court terme, au 31 décembre 1982, de 12 951 000 \$, un passif à court terme de 37 855 000 \$. Les 37 855 000 \$ comprennent les 7 154 000 \$ d'avances du gouvernement. Ce que vous voyez à la troisième ligne comme emprunt à demande de la compagnie mère, celle-ci étant le 1848 qui prend ses fonds du gouvernement. Cela comprend également les 4 000 000 \$ dus à la caisse de dépôt et inclus à l'intérieur des 7 447 000 \$, versement sur la dette à long terme.

**M. Bourbeau:** J'aimerais vous poser une question là-dessus. Vous dites: Je pense. Moi, j'ai l'impression que les 4 000 000 \$ ne sont pas compris dans cette somme. Est-ce qu'on pourrait le vérifier...

**M. Leblond:** M. Bourbeau, c'est compris.

**M. Bourbeau:** Est-ce qu'on pourrait le vérifier auprès du trésorier?

**Une voix:** Oui, absolument.

**M. Bourbeau:** Il est compris dans les 7 000 000 \$.

**M. Leblond:** Mais comment pourriez-vous - ce sont des états vérifiés - ne pas inclure les 4 000 000 \$?

**M. Bourbeau:** Écoutez, prenez un autre poste. Je ne sais pas. Je vous pose la question. Vous dites: Je pense. Alors j'aimerais bien qu'on soit sûr. Si vous dites que vous êtes sûr, il n'y a pas de problème.

**M. Leblond:** Je vous dis que je suis sûr. D'accord?

**M. Bourbeau:** Parfait.

**M. Leblond:** Ce n'est pas pour rien que j'ai pris la peine de vous donner ces précisions. Je savais qu'elles étaient là et que vous poseriez la question. Je sais que vous êtes un fin analyste financier. Ce qui laisse donc un fonds de roulement déficitaire de 27 000 000 \$ au 31 décembre 1982. La dette à long terme est de 73 700 000 \$. Il y a donc un passif à long terme de 111 700 000 \$ contre des actifs de 94 000 000 \$, ce qui vous donne donc un avoir des actionnaires négatif de 17 735 000 \$ au 31 décembre 1982. Vous m'avez posé la question au 28 février, en date d'aujourd'hui. Évidemment, les états n'ont pas été vérifiés à ce niveau-là. On a perdu environ 2 800 000 \$, ce qui porterait l'avoir des actionnaires déficitaire de 20 500 000 \$ en date d'aujourd'hui, sous réserve de vérification.

Si on passe à la page 2 des états financiers, on peut constater que la perte nette totale de l'année d'exploitation a été de 27 749 000 \$. On constate qu'il y a une diminution des revenus...

**M. Bourbeau:** Est-ce qu'il n'y a pas là une erreur, M. Leblond? Je ne veux pas jouer au fin analyste financier, mais vous avez dit que votre perte d'exercice en 1982 était de 27 749 000 \$; est-ce que vous n'exagérez pas un peu?

**M. Leblond:** Je m'excuse, je voulais dire 21 749 000 \$. Alors, si on regarde - je ne sais pas si vous voulez aller dans ces détails - les revenus d'exploitation, ils ont baissé de 6 000 000 \$ par rapport à l'an passé, alors qu'ils se situaient à 90 000 000 \$. Aujourd'hui, ils sont à 84 000 000 \$. La cause est essentiellement attribuable à l'arrêt de Vacances-Quebecair, qui n'a fonctionné que 5 mois cette année.

Quant aux frais d'exploitation, ils sont restés sensiblement les mêmes. La grosse différence est évidemment au niveau des intérêts à payer sur la dette à long terme; c'était de 12 000 000 \$ au lieu de 5 000 000 \$, donc un écart de 7 000 000 \$ à ce niveau. Il y a des corrections aux livres; on a nettoyé les états financiers de tout ce qui pouvait traîner, pour 2 700 000 \$. Vous avez également une perte sur disposition d'actif qui totalise 1 000 000 \$. Alors, ce qui vous amène une perte avant résultat, dans une compagnie affiliée, de 21 558 000 \$ et une perte totale nette de 21 749 000 \$.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Vaudreuil-Soulanges.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Toujours M. Leblond ou son collègue M. Howison, il y a certains postes ici qui peuvent être - si vous avez les documents

qui vous permettent de les soutenir, on pourrait regarder cela assez rapidement... À titre d'exemple, vous parlez de redressement, de nettoyage des livres, de radiation des coûts de formation et frais de mise en oeuvre, pour près de 3 000 000 \$. De quoi s'agit-il précisément, à ce moment-ci? Est-ce que c'est relié à l'abandon de l'exploitation de certains avions qui avaient été commandés et pour lesquels les gens avaient été formés, des choses comme ça?

**M. Howison (Jean-Pierre):** En partie oui, sur les frais d'entraînement de pilotes de 737 effectivement.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** De 737 qui n'ont pas été mis en service, je pense bien.

**M. Howison:** Oui, ils sont en service. Par contre, les données financières qu'on a incluses pour l'année 1983 prévoient que cela fonctionne sur une base de cinq BAC plutôt que deux 737 et trois BAC, de sorte que, quand on fait les données financières de base, si on ne prévoit pas employer un certain type d'appareil pour lequel il y a eu des frais d'entraînement de pilotes, on le radie simplement parce que ça n'a pas de portée dans l'avenir.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** C'est comme ça que ça se distingue des états financiers des années antérieures, où vous capitalisiez ces frais de formation pour ensuite les amortir sur le nombre d'heures de vol.

**M. Howison:** Oui, c'est ça, sur une certaine période donnée.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Pendant qu'on est dans le nettoyage, est-ce que je peux reculer peut-être d'un an? Je remarquais, dans les notes sur les états financiers de l'an dernier, au 31 décembre 1981, toujours à l'égard d'un appareil, que le solde du déficit de Quebecair avait été redressé à la baisse de 1 500 000 \$. J'essayais de me retrouver, à savoir de quel avion il s'agissait. Est-ce que c'était l'avion qui avait été vendu 2 000 000 \$ et racheté 2 000 000 \$ en 1979 ou 1980, à l'égard duquel il avait été question de le vendre, puis, éventuellement, de le garder. Si oui, à quelle valeur? J'essaie de faire le portrait, le voyage comptable de cet avion d'une façon plus particulière, si on parle toujours du même. On a nettoyé les livres l'an dernier de 1 500 000 \$. Il avait été surévalué, si je comprends bien, de ce montant. Est-ce qu'il s'agit toujours du BAC qui avait été vendu et racheté ou s'il s'agit d'un tout autre appareil?

**M. Hamel:** Je connais une partie de l'histoire à laquelle vous faites allusion. Il s'agit sans doute de la vente d'un BAC 1-11 à l'automne 1979, alors que déjà nous avions loué deux Boeing 737 pour une période de six mois, afin de préparer l'arrivée des deux premiers avions achetés pour Quebecair et qui devaient être livrés en mai et juin 1980. À ce moment-là, on avait commencé à sortir le premier BAC 1-11. Ensuite, nous l'avions reloué pour quelques mois. Nous nous étions donné jusqu'au mois de septembre, alors que nos deux premiers Boeing 737 devaient être déjà dans la flotte. La pratique d'utiliser les deux avions était déjà vieille de quelques mois. Par la suite, nous avons décidé de garder l'avion plus longtemps. Finalement, nous l'avons racheté. Quand vous parlez du BAC 1-11, c'est cela l'histoire.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** C'est celui-là.

**M. Hamel:** Maintenant, si vous référez à une surévaluation de 1 500 000 \$ quelque part, à mon avis, c'est autre chose.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Oui, c'est manifestement autre chose, mais est-ce qu'il s'agit toujours du même avion?

**M. Hamel:** Est-ce que vous avez les mêmes dates?

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Les états financiers de 1981 font état, à la note 13, du redressement d'un solde de déficit qui, dans les états financiers de l'année précédente, le 31 décembre 1980, se chiffrait à 1 200 000 \$. Ce solde de déficit a été augmenté de 1 500 000 \$, représenté majoritairement, à 95%, par le redressement de la valeur d'un avion de type BAC 1-11, afin de le présenter à son prix coûtant moins l'amortissement accumulé s'y rapportant, à la suite d'une décision du conseil de conserver l'appareil. Est-ce toujours le même?

**M. Hamel:** Ah oui! C'est la même chose. C'est le même avion.

**M. Clair:** C'est de cela dont il s'agit.

**M. Hamel:** Oui. À mon avis, c'est de cela dont il s'agit.

**M. Clair:** Ce n'est pas deux fois le même appareil?

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Non, non. Je comprends que ce sont deux transactions différentes...

**M. Hamel:** Oui, différentes.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** ...mais

touchant toujours le même appareil.

**M. Hamel:** C'est cela.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Un appareil qui, en 1980, se promenait de part et d'autre - en réalité, à la fin de l'année 1979 - a été vendu 2 000 000 \$. Il a été loué 25 000 \$ ou 26 000 \$ par mois pendant six mois. Il a été racheté pour 2 000 000 \$, toujours par Quebecair. Il a été entré aux livres pour une valeur qu'on ignore et que vous pourriez peut-être préciser. Mais quelle qu'ait été la valeur à laquelle il a été entré aux livres, elle était manifestement de 1 415 000 \$ trop élevée. C'est cela? En termes comptables?

**M. Hamel:** Oui, l'avion a été entré aux livres, à ma connaissance, à la même valeur dépréciée que les autres BAC 1-11 avaient dans les livres de la compagnie, afin de garder une consistance.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Et les états financiers ont éventuellement été nettoyés afin d'assigner une valeur aux livres qui reflète la valeur réelle, ou de réalisation éventuelle?

**M. Hamel:** Dans ce temps-là, oui.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** À ce moment-là, en 1980.

**M. Hamel:** Oui.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Toujours dans l'état des résultats de l'exercice de 1982, il y a un poste qui ne paraît pas important comme tel, qui est celui de la participation dans les états d'une compagnie affiliée, une perte nette de 191 000 \$. Si on se réfère aux notes des états financiers, où, en général, on retrouve un peu plus de renseignements, il s'agirait d'une filiale dans laquelle Quebecair possède la moitié des actions. C'est cela?

**M. Leblond:** C'est cela, oui.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Il s'agit de Propair sans doute?

**M. Leblond:** Oui, c'est cela.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** À l'égard de laquelle les états financiers donnent des détails quant à la valeur du placement à des fins comptables dans Propair. Dans les états financiers de 1982, à la note 4, page 6, on lit: Actions ordinaires à la valeur de consolidation de 642 000 \$, d'une part, qui est évidemment de 191 000 \$ moins élevé que l'année précédente, les 191 000 \$ représentant la moitié, je

présume, d'une perte d'environ 380 000 \$. C'est ainsi que vous le comptabilisez? Propair aurait perdu près de 400 000 \$ l'an dernier. La part de votre perte est d'environ 200 000 \$, c'est cela?

**M. Howison:** C'est cela.

(16 h 15)

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Par ailleurs, toujours sur notre carte sur les placements, on voit que Quebecair a fait des avances durant 1982 de 405 000 \$ à sa filiale et a donc, manifestement, subventionné la totalité de la perte de Propair et je me demandais en vertu de quel principe l'actionnaire à 50% est en train de financer la perte entière pour l'année écoulée. Est-ce qu'il y a des ententes entre actionnaires qui prévoient cela? Est-ce une pratique administrative? Est-ce qu'il y a un engagement formel ou non de la part de Quebecair d'assumer les pertes de Propair?

**M. Leblond:** Non, il y a un engagement en vertu d'une entente entre actionnaires qui prévoyait que Quebecair devait racheter cette année... Vous me permettez de référer à mes notes?

**M. Hamel:** 350 000 \$.

**M. Leblond:** ...350 000 \$ d'actions privilégiées. C'est en vertu de l'entente de juin 1980 ou 1981 signée entre les actionnaires.

**M. Hamel:** Au début.

**M. Leblond:** Au début.

**M. Bourbeau:** Je m'excuse, les 350 000 \$ dont vous parlez, est-ce le montant qui correspond à la subvention gouvernementale de 350 000 \$ également qui a été accordée à Propair pour les services de Québec Aviation, je crois? Est-ce que cela a trait à ça ou pas du tout?

**M. Leblond:** Je ne sais pas à quoi vous réferez. C'est en vertu du contrat initial de coparticipation entre Quebecair, d'une part, et les autres partenaires dans Propair, à savoir que Quebecair devait, un an après le "closing" final qui a effectivement eu lieu au mois de juin 1981, dans les 365 jours qui suivaient, acheter pour 350 000 \$ d'actions privilégiées de Propair. Je ne sais pas s'il y a eu une subvention, du moins je ne suis pas en mesure de répondre.

**M. Bourbeau:** C'est parce qu'il y avait eu une subvention du gouvernement du Québec de 350 000 \$ lors de la fusion qui a créé Propair et je me demandais si...

**M. Clair:** Il n'y a eu, M. le Président,

aucune participation additionnelle à Propair à celle du 27 novembre 1980.

**M. Bourbeau:** Oui, mais il y avait quand même à ce moment-là une subvention de 350 000 \$ qui était accordée à Propair...

**M. Clair:** 3 000 000 \$ ont été investis en actions privilégiées par le ministre des Transports dans la nouvelle compagnie Propair qui a été formée à ce moment-là, en novembre 1980. À ma connaissance, il n'y a pas eu d'autre intervention financière du gouvernement du Québec dans Propair depuis ce temps.

**M. Bourbeau:** Je voudrais signaler au ministre que s'il regarde le décret qui concerne l'investissement du gouvernement dans Propair, en plus des 3 000 000 \$ dont le ministre parle et dont il dit que c'est le seul montant, il y a également deux autres sommes qui totalisent 800 000 \$. Il y avait une subvention de 350 000 \$ en même temps que la souscription de 3 000 000 \$ et il y avait également un engagement du gouvernement du Québec de subventionner à raison de 150 000 \$ par année pendant trois ans le déficit des activités de Propair, ce qui fait que le total de la subvention gouvernementale, en fait l'investissement gouvernemental, est de 3 800 000 \$ dont 350 000 \$ ont été payés comptant puisqu'il y avait les 3 000 000 \$ d'actions privilégiées et la subvention payable comptant. Après cela, il y avait les 150 000 \$ par année. Dans ces conditions...

**M. Clair:** M. le Président...

**M. Bourbeau:** M. le ministre, si vous le permettez...

**M. Clair:** Oui, c'est juste pour des renseignements.

**M. Bourbeau:** Dans ces conditions, comme il y avait 350 000 \$ en plus des 3 000 000 \$, je me demandais si cela correspondait au chiffre de 350 000 \$ dont on parle maintenant.

**M. Clair:** Malheureusement, je n'étais pas là à ce moment-là, M. le Président, mais - d'ailleurs le député a peut-être le décret avec lui, j'aimerais l'avoir car, malheureusement, c'est un document qu'on n'a pas jugé à propos de mettre dans le gros cahier vert - on m'indique que les 350 000 \$ ont servi à un achat d'actifs de Air Brazeau, à ce moment-là. Si on lit le décret au complet, les 150 000 \$ de subvention étaient conditionnels à ce que la ligne vers Fort Rupert soit octroyée.

**M. Bourbeau:** Les 350 000 \$

concernaient non pas Air Brazeau, mais Québec Aviation...

**M. Clair:** Québec Aviation, qui a donné suite à Air Brazeau.

**M. Bourbeau:** ...et se rapportent aux activités de la compagnie dans le Nord-Ouest. Alors, cela n'a pas de relation avec les autres 350 000 \$ dont vous parlez?

**M. Leblond:** Non, c'est en vertu de l'entente originale entre actionnaires.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Toujours dans les notes des états financiers de 1982, dans la dette à long terme, en ce qui concerne les versements exigibles à court terme, vous avez mentionné tout à l'heure les 4 000 000 \$ de la caisse de dépôt. Nos derniers renseignements étaient qu'ils étaient remboursables le 31 décembre ou le 30 décembre, selon les dires du ministre des Finances à l'Assemblée nationale, vers la fin de la session d'hiver, avant les fêtes. Je remarque qu'il est toujours aux livres, le 31 décembre. Il a été renouvelé. Il vient à échéance en février 1983. Février 1983 est fini depuis hier. Est-ce que le billet est toujours en date du 1<sup>er</sup> mars 1983 dans les états de la dette à court terme de Quebecair?

**M. Leblond:** Le billet a été renouvelé jusqu'au 26 avril 1983, date à laquelle on espère que le sort de Quebecair aura été heureusement réglé.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** On se souvient qu'en assemblée il était question des termes de ce prêt qui comportait, à titre d'intérêt, le taux préférentiel bancaire plus 1,5% ou 1,75%. Je voudrais savoir à quel taux le renouvellement pour janvier et février a été fait parce que cela est présenté d'une façon un peu différente. Il s'agit d'un billet à escompte. On n'a pas les termes. Il devient un peu compliqué de calculer le rendement.

**M. Leblond:** J'ai certaines photocopies que je pourrais faire distribuer. Je peux vous dire très simplement que du 29 décembre au 28 février, il a été renouvelé à 14,75% et du 28 février au 26 avril, à 14%.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** D'accord. Une dernière question qui traite des notes. Je mets en regard trois notes distinctes pour les états financiers et j'essaie de comprendre si à la simple lecture des notes on sait qui est le principal actionnaire de Quebecair et qui le contrôle. Je vous réfère donc à la note 11 qui fait état des débetures émises et en cours à l'égard desquelles il y a un litige - dans lequel je

n'entrerai pas. On voit la dernière affirmation à la page 10 selon laquelle les dirigeants de la compagnie croient que le contrôle de la compagnie n'a pas été modifié et considèrent que les remboursements de débetures devraient s'effectuer en accord avec l'échéancier originalement établi. C'est la première affirmation.

Par ailleurs, aux notes 2 et 15, on voit des affirmations qui traitent plutôt du caractère de principal actionnaire comme étant pertinent à l'évaluation de certains rapports, d'abord quant aux transactions avec des sociétés apparentées. La note 15 dit que dans le cadre de son exploitation courante, Quebecair effectue des activités avec des apparentés à savoir le gouvernement du Québec, principal actionnaire de la compagnie mère. On assimile donc Quebecair à ce moment-ci à une société d'Etat dans le libellé de ces notes. Par ailleurs, on retourne à la note no 2 qui est la reprise d'une note qu'on a vue l'an dernier. C'était la première fois dans les états financiers de 1981 que la maison d'experts-comptables, que les vérificateurs se sentaient obligés de parler de présomption de permanence de l'entreprise, ce qui est extrêmement ennuyeux quand on doit traîner cela dans les notes. Ils mentionnent cette fois-ci que la permanence de l'entreprise dépend de l'appui financier continu et garanti requis par la compagnie mère et ils ajoutent en 1982 son principal actionnaire. Qui est le principal actionnaire, selon vous, de Quebecair, la compagnie mère? 18487199 Québec Inc?

**M. Leblond:** La réponse est assez claire. Les actionnaires privés contrôlent 100% des actions ordinaires. Le gouvernement, par son investissement de 15 000 000 \$ possède 100% des actions privilégiées, ce qui lui donne 84% de l'équité totale de 1848.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Dans ce sens-là, le gouvernement du Québec est le principal actionnaire de Quebecair.

**M. Leblond:** Le principal bailleur de fonds de Quebecair.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Bailleur de fonds oui, mais on parle de principal actionnaire. Un actionnaire n'est pas un bailleur de fonds. La caisse de dépôt est un bailleur de fonds à l'heure où on se parle même si cela est garanti par le gouvernement ou comme d'autres intérêts privés pourraient l'être. Ce que j'essayais de voir avec vous, c'est si cela vaut le peine de creuser la différence entre le rôle du principal actionnaire et celui de l'actionnaire qui contrôle et si, selon vous, nous sommes dans une situation où il y a des intérêts qui peuvent être divergents lorsqu'il y a un

actionnaire principal d'une part qui vous identifiez comme étant le gouvernement du Québec alors que le contrôle n'a jamais changé selon les états financiers mêmes et, effectivement, selon le lieu, le situs de l'exercice des droits de votes majoritaires quant aux actions ordinaires.

**M. Clair:** Si le député de Vaudreuil-Soulanges est intéressé à avoir, je dirais, la version juridique de cela, il y a Me Jean Guy qui est à la table avec les gens de Quebecair et qui pourrait fournir certaines explications s'il le juge à propos concernant les différences entre le principal actionnaire et les actions de contrôle de Quebecair. Je lui fais l'offre s'il le désire.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Il me fait une offre que je décline avec le même plaisir que le ministre l'a faite. Je voulais simplement entendre, de la part de M. Leblond, des explications sur l'utilisation des affirmations qu'on retrouve dans les notes aux états financiers afin de faire ressortir qu'il y a un actionnaire principal qui a mis des millions de dollars, mais il y a également dans la structure corporative un actionnaire qui contrôle. Ou, à tout le moins, ce qu'on peut conclure simplement en regardant les états financiers, c'est que ce n'est pas l'actionnaire principal qui contrôle, même si c'est le sous-ministre du ministère des Transports qui est le vice-président exécutif.

Quant à la façon dont - pour y revenir - il y a des bailleurs de fonds, M. Leblond l'a mentionné lui-même. J'ai pris comme exemple la caisse de dépôt comme bailleur de fonds. Est-ce qu'en l'absence de M. Campeau, étant donné qu'on a une des deux parties à l'emprunt ou aux prêts, selon le point de vue où on se place, M. Leblond est-il disposé à nous expliquer comment se sont déroulées les négociations avec la Caisse de dépôt et placement du Québec quant à la provision éventuelle d'un prêt de 4 000 000 \$ par la Caisse?

**M. Leblond:** Oui, j'aimerais rappeler aux membres de la commission que le premier billet a été signé le 21 juillet 1982. Avec les états financiers et les résultats de l'année que je vous ai décrits tout à l'heure, je pense que vous pouvez facilement imaginer que dès juillet 1982, on avait des problèmes de fonds de roulement très sérieux - il nous fallait 4 000 000 \$ du 21 juillet jusqu'au 1er novembre, date à laquelle le gouvernement a commencé à nous supporter directement - on avait besoin de 4 000 000 \$. Il était évident qu'à la face même des états financiers que nous avions qu'il n'y avait pas moyen d'emprunter sans garantie gouvernementale. La raison pour laquelle je suis allé à la caisse de dépôt - je ne voulais pas vous

l'exprimer différemment - c'est que si j'étais allé à la banque qui nous finance habituellement ou tout autre créancier, ils auraient non seulement exigé une garantie sur les 4 000 000 \$, mais une garantie sur tous les autres emprunts qu'ils nous avaient consentis auparavant. Ce que je voulais éviter en allant à la Caisse de dépôt, c'est que le gouvernement ait à étendre ses garanties à tous les emprunts qui existaient à Quebecair. C'est la raison pour laquelle je suis allé à la caisse de dépôt. En fait, la raison pour laquelle j'ai cherché une alternative aux banques commerciales usuelles. La façon dont cela s'est déroulé, c'est que j'ai tout simplement pris le téléphone, j'ai appelé la caisse de dépôt et je lui ai demandé si, à l'intérieur de son statut, c'était possible. On m'a dit oui. J'ai demandé quel genre de garantie il lui fallait. On s'est entendu sur un libellé qui a été accepté par le ministre des Finances...

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** ...par intérim...

**M. Leblond:** ...par intérim et qui s'appuyait sur une décision du Conseil des ministres tout simplement et cela a été renouvelé par la suite. Alors, cela a été fait simplement. Je n'ai pas fait de pressions d'ailleurs sur comment et qui suis-je pour ne pas faire de pressions sur la caisse de dépôt et je n'ai demandé à personne d'en faire non plus pour moi.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Quant aux gens, à la ou les personnes auxquelles vous avez parlées à la caisse de dépôt, je présume qu'il s'agit de gens en particulier ou simplement de la personne qui répond: "Caisse de dépôt" lorsqu'on téléphone à cet endroit. C'est ce que votre réponse laisse soupçonner.  
(16 h 30)

**M. Leblond:** Il semble que cela ait commencé comme cela, car la téléphoniste a dit: "Caisse de dépôt".

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Et après?

**M. Leblond:** Évidemment, de par ce que je mentionnais tout à l'heure à M. Bourbeau qui semble déplorer le fait que je n'aie pas vécu dans l'aviation tellement longtemps quoique je...

**M. Bourbeau:** Excusez, M. le Président, je n'ai jamais déploré le fait que vous n'ayez pas été dans l'aviation avant 1982, j'ai seulement demandé si vous aviez une expérience préalable et je n'ai émis aucun commentaire favorable ou défavorable.

**M. Gauthier (Paul):** Vous l'avez souligné

tristement.

**M. Bourbeau:** Je vous suggérerais de dire les fait tels qu'ils sont, s'il vous plaît!

**Le Président (M. Boucher):** S'il vous plaît!

**M. Rodrigue:** D'ailleurs, M. le Président, si on devait reprocher à M. Leblond...

**Une voix:** De quoi parle-t-il?

**Le Président (M. Boucher):** S'il vous plaît!

**M. Rodrigue:** ...je suis sûr qu'on pourrait faire le même reproche à M. Bourbeau qui est député depuis peu lui aussi. Finalement, chacun ses expériences antérieures et chacun ses activités actuelles.

**Le Président (M. Boucher):** S'il vous plaît, M. Leblond, vous pouvez...

**M. Clair:** Il prétend pouvoir faire mieux que ceux qui l'administrent...

**Le Président (M. Boucher):** À l'ordre s'il vous plaît! M. Leblond, si vous voulez continuer.

**M. Leblond:** D'accord. Je promets de faire amende honorable et de garder mes commentaires humoristiques pour moi à l'avenir.

**M. Bourbeau:** Excellente idée.

**M. Leblond:** Donc, j'ai eu le bonheur de travailler à la Banque du Canada pendant quatre ans. Or il arrive que plusieurs personnes à la caisse de dépôt étaient des anciens de la Banque du Canada que j'ai connus et qui sont en charge; donc, je les connais personnellement.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Est-ce que vous nous feriez le plaisir de nous faire part des noms des gens que vous connaissiez personnellement et avec lesquels vous vous êtes si bien entendu en l'occurrence?

**M. Leblond:** Je dois vous dire... Ce que je peux vous dire, c'est que le type avec lequel je transige - je ne vous dis pas que c'est lui qui peut autoriser les choses - est un M. Sauvageau qui est à... Je ne connais pas son titre exactement. C'est avec lui que... Le premier contact qui s'est fait entre lui et moi et le reste s'est déroulé entre M. Howison et M. Sauvageau et son assistant.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Oui, peut-être que M. Howison aimerait

compléter, dans ce cas, le commencement de réponse que vous venez de fournir.

**M. Howison:** Oui, effectivement, le contact a été fait par M. Leblond et je suis entré dans le jeu par après et je ne me rappelle pas exactement avec qui j'ai transigé, mais c'était beaucoup plus à l'état de mécanique quand je suis intervenu.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Tout à l'heure, M. Leblond, à titre de commentaire à votre réponse, j'admets facilement que dans ce genre de partie, ce jeu, on appelle les gens qu'on connaît dans les institutions qui peuvent nous donner un coup de main. Je n'y vois pas de sombre complot ou quoi que ce soit. J'essayais simplement d'établir la trame des événements et, manifestement, c'est M. Howison qui fut particulièrement chargé de l'administration financière de Quebecair qui a donné suite...

**M. Leblond:** Il reste clair, M. Johnson, pour le bénéfice de la commission, que c'est moi qui ai établi les premiers contacts et c'est moi qui ai demandé les conditions auxquelles on accepterait. On m'a dit que cela prendrait une garantie gouvernementale qui devrait être libellée de telle ou telle façon. Évidemment, dans mes tâches, les relations avec le gouvernement, vous comprendrez, me reviennent et j'ai cheminé avec le gouvernement tout simplement. Il reste que c'est clairement moi qui ai établi les premiers contacts et la mécanique a été faite avec M. Howison.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** D'accord. Comme vous dites, c'est parce que vous soupçonniez que, de toute façon, tel prêteur exigerait la garantie du gouvernement.

**M. Leblond:** De toute évidence, écoutez...

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Vous ne vouliez pas, par ailleurs - vous l'avez mentionné - étendre à l'égard d'autres prêts déjà en cours chez d'autres prêteurs, une obligation possible pour le gouvernement de garantir l'ensemble des prêts déjà en cours. Ces garanties, sous forme de lettres de confort comme le veut le libellé traditionnel, existaient quand même déjà à l'égard de certains engagements de Quebecair envers d'autres prêteurs.

**M. Leblond:** C'est cela. Puisqu'on est au niveau des banques, la banque avec laquelle on fait affaire de manière régulière est la Banque impériale de commerce. Notre marge bancaire est de 3 500 000 000 \$ et nous avons d'autres prêts et d'autres... Dans

le cours normal des affaires, vous avez certaines garanties à faire que la banque va vous émettre auprès d'autres fournisseurs, etc. Je pense que pour employer un terme bien français, notre "exposition", au niveau de la Banque de commerce, se situe entre 10 000 000 \$ et 12 000 000 \$. Enfin, il y a le toit et il y a une partie d'un Bac.

Pour ce qui est de la première lettre de confort qui est sur la marge de crédit, si on regarde les états financiers, nous croyons que la banque est très bien protégée puisqu'elle vient en premier lieu et que les actifs à court terme sont largement suffisants pour couvrir la marge bancaire en tant que telle. Cela aurait pu poser certains problèmes. Notre crainte était que si on demandait 4 000 000 \$ additionnels, on demande de garantir les 4 000 000 \$ plus les 12 000 000 \$, enfin, les 9 000 000 \$ qui n'étaient pas couverts.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Une dernière question. Quand on regarde le bilan, vous avez fait état du fonds de roulement négatif, évidemment. Vous faites état de l'ampleur de la dette et de l'équité qui ne semble pas suffisante. On a parlé des problèmes de sous-capitalisation de Quebecair. On regarde le déficit accumulé comme tel, on regarde les échéanciers. Les chiffres sont très gros. Les échéanciers des trois ou quatre prochaines années sur les versements annuels quant à la dette qui finance carrément les immobilisations que vous avez achetées ou alors les paiements auxquels vous vous êtes engagés en vertu de contrats de location d'appareils de toutes sortes... Dès cette année, on parle de 10 500 000 \$ que vous devez acquitter; l'année prochaine, 5 000 000 \$, 8 000 000 \$, 9 000 000 \$, 9 500 000 \$, 10 000 000 \$. Ce sont des chiffres considérables qui, dans chaque cas, si on regarde les états financiers récents, laissent supposer que la note, quant à la dette à long terme, devra connaître des réaménagements considérables. J'essaie seulement de voir avec vous quel genre de marge de manoeuvre il existe, à votre sens, dans le réaménagement des actifs ou de la dette, ou des deux, ou des exploitations comme telles de Quebecair, pour pouvoir respecter des échéances très proches et très considérables, quand on regarde les états financiers tels qu'ils sont aujourd'hui.

**M. Leblond:** Je m'excuse, M. Johnson, on m'a glissé quelque chose à l'oreille et j'ai manqué une partie de la question.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Je vous en prie. C'est que je regarde le "snapshot", comme on dit, du 31 décembre et je constate que le fonds de roulement est déficitaire, je constate le déficit accumulé

et une sous-capitalisation, si on regarde le reste de l'industrie; c'est une base comparative. Je regarde les échéances que vous devrez respecter très prochainement à un rythme de 1 000 000 \$ par mois au moins, simplement à titre de remboursement de divers emprunts, de divers baux ou de contrats de location. Quelles sont les perspectives d'ici au 26 avril, date que vous avez mentionnée, pour remettre de l'ordre là-dedans? C'est-à-dire que je recherche essentiellement, je ne veux pas rouvrir - ce sera plus tard - tout le débat sur l'avenir comme tel de Quebecair, mais, à très court terme, parce qu'on a les états financiers devant nous, on a des échéances précises devant nous, que croyez-vous que Quebecair peut faire assez rapidement pour se sortir de cette mauvaise passe économique et financière?

**M. Leblond:** Premièrement, je pense qu'à même les avances du gouvernement, on a l'équité suffisante pour se rendre jusqu'aux dates que vous mentionnez. Évidemment, nous travaillons très activement à vendre un avion, l'avion Dash 17 auquel référerait M. Hamel. Nous aimerions, tel que proposé et tel qu'inclus dans la proposition faite à Air Canada - je pense qu'elle est reproduite dans le livre vert - nous aimerions louer les avions pendant deux ou trois ans de façon que ces avions s'autofinancent, ou à peu près.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Clair:** Si le député me le permet, je voudrais seulement indiquer à mes collègues de l'Opposition que cela fait maintenant une heure qu'ils ont la parole et, dans la mesure où on voudrait faire une répartition... Je sais que le député a encore des questions sur les états financiers; on a avantage à poser toutes les questions sur un même sujet en même temps. Est-ce que d'autres...

**M. Bourbeau:** Deux questions.

**M. Clair:** Il n'y en a pas pour longtemps.

**Le Président (M. Boucher):** Sur le même sujet, les états financiers.

**M. Bourbeau:** Je ne tiens pas à prendre la parole à ce moment-ci, mais le président me dit qu'il aimerait peut-être qu'on en termine avec les états financiers. J'aurais simplement, M. Leblond, quelques questions sur les notes au bilan. Au point 4, les placements, vous avez les 50% des actions que Quebecair détient dans Propair. Il y a également les actions privilégiées au coût... Vous nous avez dit, tout à l'heure, ce

que c'étaient les actions dans Propair. Les avances, c'est également à Propair, si je comprends bien: 405 000 \$. Il y a les actions non cotées au coût. Est-ce que vous pourriez nous dire ce que sont ces actions? Il y a pour 46 000 \$ d'actions non cotées. Ce sont des actions d'une compagnie d'aviation ou quoi?

**M. Leblond:** Je dois vous avouer, M. Bourbeau, que les 46 000 \$ sur l'ensemble n'ont pas attiré mon attention.

**M. Bourbeau:** Peut-être que le directeur des finances pourrait nous dire de quoi il s'agit?

**M. Leblond:** Écoutez, est-ce qu'on peut vérifier et vous apporter la réponse un peu plus tard?

**M. Bourbeau:** Oui, sûrement. D'accord. Un peu plus loin... Peut-être que M. Bernier a la réponse? Vous n'avez pas la réponse? M. Hamel? M. Bernier? Non? A la note no 9, on parle d'un montant de 11 400 000 \$. Si je comprends bien, c'est le montant de l'avance du gouvernement du Québec, les fonds propres du gouvernement du Québec, l'espèce de marge de crédit dont le ministre nous a parlé à quelques reprises en Chambre. Est-ce que c'est exact? Est-ce le montant?

**M. Leblond:** C'est le total des 7 400 000 \$ plus les 4 000 000 \$ de la caisse de dépôt. D'accord?

**M. Bourbeau:** En date d'aujourd'hui, ce montant se situe à quel chiffre?

**M. Leblond:** Les avances du gouvernement sont de 11 400 000 \$. À la fin du mois de mars, on évalue que les avances du gouvernement seront de 11 400 000 \$.

**M. Bourbeau:** C'est assez mêlant, parce que le chiffre qui est là est également de 11 400 000 \$ et vous nous dites que c'est aujourd'hui 11 400 000 \$...

**M. Leblond:** Si vous additionnez la caisse de dépôt, cela fait 15 400 000 \$.

**M. Bourbeau:** Cela fait 15 400 000 \$, d'accord. Alors 15 400 000 \$, c'est le total du prêt de la caisse de dépôt et des avances du gouvernement du Québec à Quebecair depuis juillet 1982, n'est-ce pas? Depuis le mois juillet?

**M. Leblond:** C'est cela.

**M. Bourbeau:** Le 21 juillet 1982.

**M. Leblond:** C'est cela.

**M. Bourbeau:** Est-ce que l'avance gouvernementale n'avait pas été plafonnée à 11 000 000 \$? Je ne veux quand même pas commencer à couper les millions en deux. Mais, M. le ministre, il était question, en Chambre, d'un maximum de 11 000 000 \$ que le gouvernement s'était engagé à avancer à Quebecair. Là, il y a 11 400 000 \$.

**M. Clair:** Je pense, si ma mémoire est fidèle, que le décret prévoyait effectivement 11 400 000 \$.

**M. Bourbeau:** Ah bon! Alors il y aurait 400 000 \$ de plus.

**M. Clair:** C'est bien cela, M. Leblond, 11 400 000 \$?

**M. Leblond:** Oui, on m'a avancé l'argent qu'on était autorisé à avancer. On étire la sauce, évidemment, pour aller le plus loin possible.

**M. Bourbeau:** M. le Président, je ne voudrais pas abuser de la bonne foi de mes collègues. Alors, je suis prêt à cesser les questions sur les bilans de Quebecair à ce moment-ci.

**Le Président (M. Boucher):** Merci. Monsieur...

**M. Bernier:** M. le Président, à la réponse de la question de M. Bourbeau... la compagnie, sur les 46 000 \$.

**M. Bourbeau:** Les actions non cotées?

**M. Bernier:** Ce sont des actions que la compagnie a dans un condominium à Montréal. Elle a 50% des actions d'un condominium.

**M. Bourbeau:** 50% des actions d'un condominium à Montréal?

**M. Bernier:** C'est un tiers, excusez.

**M. Bourbeau:** Un tiers des actions d'un condominium. Est-ce qu'on pourrait avoir des détails sur ce placement de Quebecair?

**M. Bernier:** C'est un placement dans un condominium habité par M. Hamel. Il est partagé entre M. Hamel, Expéditex et Quebecair. On a une option de rachat de ces actions de M. Hamel.

**M. Bourbeau:** Ah bon! Quebecair détient un tiers des actions dans un condominium appartenant à M. Hamel. En fait...

**M. Bernier:** Il appartient dans un rapport un tiers, un tiers, un tiers.

**M. Bourbeau:** Il est habité par M. Hamel.

**M. Bernier:** Oui.

**M. Bourbeau:** M. Hamel a l'option de racheter ces actions?

**M. Bernier:** Pardon?

**M. Bourbeau:** C'est M. Hamel qui a l'option de racheter ces actions?

**M. Bernier:** Oui.

**M. Bourbeau:** Au prix des 46 000 \$ qui sont au livre? Je pense que ce sont 46 000 \$ au livre? Peut-être que M. Hamel pourrait nous renseigner. Je ne comprends pas. M. Hamel, tout à l'heure, quand j'ai posé la question, j'ai demandé si quelqu'un était au courant et vous n'avez absolument rien dit.

**M. Hamel:** À ce moment-là, cela n'a pas "cliqué".

**M. Bourbeau:** Pardon?

**M. Hamel:** À ce moment-là, cela n'a pas "cliqué".

**M. Bourbeau:** Vous n'étiez pas au courant que Quebecair avait un tiers des actions de votre appartement? (16 h 45)

**M. Hamel:** J'étais au courant. Mais, à ce moment-là, l'idée ne m'est pas venue que c'était ça l'investissement dont vous parliez.

**M. Bourbeau:** Ah bon!

**M. Hamel:** C'est en en parlant ensemble ici à la table qu'on s'est rappelé que ça pouvait être cela, et en fait c'est bien cela. Mais l'option de rachat, c'est une obligation en fait de ma part, de racheter le tiers de ce condominium, qui est possédé par Quebecair maintenant, advenant que je ne possède plus d'actions dans Quebecair. C'est au prix du marché avec une variation d'environ 5%.

**M. Bourbeau:** Est-ce que Quebecair qui est propriétaire du tiers de votre condominium l'utilise aussi très fréquemment ou...

**M. Hamel:** Je suis en mesure d'affirmer que l'utilisation de l'appartement pour des assemblées de différentes sortes de Quebecair compense facilement ce que Quebecair a payé comme part de cet appartement.

**M. Bourbeau:** Cela fait partie des

avantages d'être président de la compagnie, je présume.

**M. Hamel:** Bien écoutez, nous n'avons pas de bureau dans le centre-ville. On n'a absolument rien comme pied-à-terre dans le centre-ville. On n'a même pas un bureau de vente. Il arrive très souvent qu'on a besoin de faire des assemblées de différentes sortes dans le centre-ville puis à ce moment-là, ça nous évite des voyages à Dorval parce qu'on est déjà, pour d'autres raisons peut-être, dans le centre-ville et cela a été trouvé très utile, dans le temps, pour le comité exécutif qui a autorisé la transaction.

**M. Bourbeau:** Très bien.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Vimont.

M. le député de Rousseau.

**M. Blouin:** M. le Président, je ne reviendrai pas sur les explications qui nous ont été fournies depuis le début de la journée concernant les difficultés financières de Quebecair. Ce sur quoi j'aimerais que M. Bernier ou d'autres nous renseignent, c'est non seulement comme c'était notre tâche de nous y attarder, mais seulement sur les difficultés financières de Quebecair, mais pour pouvoir avoir une idée un peu plus juste de la situation des compagnies d'aviation en général. J'aimerais que vous nous fournissiez quelques exemples de compagnies d'aviation qui sont situées soit ailleurs au Canada ou ailleurs dans le monde, et nous indiquer si cette situation difficile que connaît Quebecair est relativement généralisée à travers le monde? Aussi cette situation difficile du transporteur aérien qu'est Quebecair est vraiment une exception? Par exemple est-ce que cette année, vous pourriez nous dire rapidement si Air Canada a connu des déficits ou si Air Canada a connu des bénéfices? Est-ce qu'Air France a connu des déficits ou des bénéfices? Est-ce que des compagnies américaines ont connu généralement des déficits cette année ou des bénéfices?

**M. Leblond:** Ecoutez, je n'ai pas de chiffres précis avec moi. Il est évident que Nordair a annoncé la perte la plus substantielle cette année, de toute son histoire. Air Canada, à la fin du troisième trimestre, était au point de vue opérationnel, avant récupération de taxes et autres dispositions d'actif, en déficit, je cite de mémoire, de 50 000 000 \$ à 60 000 000 \$. Delta, qui n'avait pas fait de déficit depuis 1948, qui est une compagnie américaine, qui avait fait 92 000 000 \$ de profits l'an passé, en 1981, a annoncé une perte de

17 000 000 \$ en 1982. Eastern Airlines a perdu 75 000 000 \$ en 1982. CPR annonce une perte de quelque 40 000 000 \$ canadiens. Air France va perdre 120 000 000 \$, en 1982, etc., etc., etc., Enfin les membres de l'IATA seront largement au-dessus de 3 000 000 000 \$ de pertes combinées en 1982.

**M. Blouin:** Ce que vous me dites, donc, c'est que l'ensemble des compagnies d'aviation, si on fait le bilan en général dans le monde, connaîtront des pertes d'environ 3 000 000 000 \$ cette année.

**M. Leblond:** C'est ça.

**M. Blouin:** C'est attribuable, je présume, à la crise occidentale et notamment au coût du carburant et tous ces facteurs qui ont également touché Quebecair cette année?

**M. Hamel:** Si vous me permettez d'émettre un commentaire, M. le Président. Comme je l'ai dit dans ma présentation, ce matin, les compagnies aériennes dans le monde qui ont réalisé des profits dans leurs activités, au cours des trois dernières années, sont des compagnies qui bénéficient, d'avance, de routes extrêmement rentables, extrêmement lucratives, soit par l'achalandage de ces routes ou par la longueur des trajets et dépendant aussi du type d'avion qu'on doit utiliser.

Il est reconnu que les gros transporteurs, sur certains parcours, sont extrêmement payants. Je disais donc, dans ma présentation, qu'il peut aussi y avoir des avantages spécifiques à certains pays dans lesquels ces compagnies voyagent. Évidemment, on pourrait donner plusieurs exemples à ce moment-ci, mais il y a des compagnies qui sont encore en progression et qui connaissent des facteurs temporaires permettant à celles-ci de faire des profits. Évidemment, il y en a encore qui font des profits, mais elles sont rares. On pourrait en nommer quelques-unes. Il y a US Air qui fait encore des profits. Mais si vous analysez les profits, vous remarquez que 40% ou 50% ou 60% de ces profits ont été générés par des transactions sur des gains, sur disposition d'actifs, par exemple, ou encore par des crédits d'impôt comme cela existe aux États-Unis.

Maintenant, lorsque des compagnies achètent des avions, grâce aux lois américaines, au lieu de les acheter, elles les achètent pour les revendre aux banques. Elles profitent immédiatement d'une réduction d'impôt leur permettant de montrer des profits artificiels comptables dans leurs états de pertes et profits. On pourrait en parler, mais, généralement, il y a une crise mondiale de l'aviation commerciale et elle

n'est pas encore finie.

**M. Blouin:** Un dernier mot à propos de Nordair dont vous avez fait état; on en a parlé abondamment depuis ce matin. Vous avez dit qu'elle a aussi accusé des déficits cette année?

**M. Leblond:** Elle a accusé un déficit l'an passé, et cette année également.

**M. Blouin:** De quel ordre environ?

**M. Leblond:** Pour cette année, 2,4%, en 1982.

**M. Blouin:** On m'a dit que Nordair était une compagnie qui bénéficiait de certains contrats accordés par le gouvernement du Canada depuis 1955 consistant à faire de la surveillance et à alimenter des bases militaires situées dans le Grand-Nord. Est-ce que vous avez des détails sur ces contrats?

**M. Bernier:** Sur les questions qui touchent directement la compagnie Nordair, il y aura des gens de Nordair ici, demain. Plutôt que de spéculer sur la réponse, je préférerais que vous reposiez la question directement aux gens de Nordair pour avoir peut-être un éclairage plus précis. On risque de vous donner des informations incomplètes et peut-être pas tout à fait justes.

**M. Blouin:** D'accord. Merci.

**M. Bourbeau:** M. le Président, j'ai une question de règlement à soulever, si vous le voulez bien.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte, sur une question de règlement.

**M. Bourbeau:** La prochaine fois que nous aurons le droit de parole, un peu plus tard, l'Opposition voudra interroger M. Richard Champagne, qui a été convoqué pour être ici aujourd'hui. Il a été le vice-président exécutif et le directeur général de Quebecair de novembre 1979 à janvier 1982, n'est-ce pas M. Hamel?

**M. Hamel:** Jusqu'à janvier 1982, oui.

**M. Bourbeau:** Janvier 1982. Bon. M. Champagne a joué un rôle très important dans l'administration de la compagnie puisqu'il était, comme je l'ai dit, vice-président exécutif et directeur général. C'était un individu qui travaillait dans la gestion quotidienne de la compagnie. Nous venons d'être avisés que M. Champagne ne se présentera pas, qu'il a refusé de se présenter. Enfin, on en a parlé tout à l'heure. L'Opposition s'en étonne. C'est un individu mentionné sur la liste soumise par

l'Opposition et nous considérons que c'est un personnage clé dans l'étude de l'évolution de Québec au cours des trois dernières années. Mon collègue, le député de Gatineau, aurait quelques mots à dire sur ce sujet. J'aimerais qu'on lui donne la parole, car il aurait une proposition à faire.

**M. Gratton:** M. le Président, si on me le permet, plutôt que de procéder à faire des motions, peut-être pourrait-on s'entendre avec le ministre et les membres ministériels de la commission pour demander au secrétariat des commissions d'entrer en communication avec M. Champagne, pour lui transmettre le voeu de la commission afin de pouvoir bénéficier de sa présence ici, avant la fin des travaux. Il me semble qu'on pourrait éviter un délai anormal qui n'a pas sa raison d'être. C'est tellement évident qu'il devait être ici qu'à l'ordre du jour remis par le secrétariat ce matin, le nom de M. Richard Champagne apparaît comme l'un des intervenants d'aujourd'hui. Je ne comprends réellement pas pourquoi il n'est pas ici. Et si on pouvait demander au secrétariat, d'un commun accord de l'ensemble des membres de la commission, d'exprimer à M. Champagne notre vif intérêt pour qu'il se présente, je pense bien qu'on pourrait éviter toute la procédure qu'on connaît.

**M. Clair:** M. le Président, pour répondre à la question soulevée par le député de Gatineau, je dirai essentiellement ceci: D'abord, du côté du gouvernement, nous n'avons aucune objection et, d'ailleurs, si ma mémoire est fidèle, dès que le député de Laporte a soulevé le nom de M. Champagne, je pense bien que j'ai accepté immédiatement parce que, effectivement, comme vice-président exécutif de Québec jusqu'en janvier 1982, cela m'apparaissait raisonnable comme personne en autorité, si on veut, qui a eu un rôle important à jouer... Maintenant, là où j'ai des difficultés, c'est que, comme j'ai aussi constaté qu'il avait été convié pour ce matin, je me suis informé, à l'heure du midi, au secrétariat des commissions, pour connaître l'explication de l'absence de M. Champagne et ce qu'on m'a indiqué... M. le Président, vous pourrez peut-être le confirmer, c'est que moi-même j'ai indiqué au secrétariat des commissions qu'on devrait signaler que la commission considérait important que M. Champagne vienne et je crois que cela a été fait, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** Le secrétariat des commissions a communiqué à deux reprises aujourd'hui avec M. Champagne, qui n'était malheureusement pas ici, pour lui signaler le fait que la commission était intéressée à sa présence. Sa secrétaire a répondu qu'actuellement il était

impossible à M. Champagne d'être à Québec. Est-ce qu'il pourra l'être dans les jours qui viennent? On me dit qu'aujourd'hui il est retenu à Montréal.

**M. Bourbeau:** M. le Président, je voudrais dire un mot là-dessus. Les informations que nous avons et que le ministre nous a communiquées sont que M. Champagne a carrément refusé de venir témoigner devant la commission. Je pense que le ministre peut vous le dire puisque je le tiens de lui.

**M. Clair:** C'est l'interprétation que j'ai retenue, moi, de ce qui m'a été indiqué par le secrétariat des commissions, M. le Président.

**M. Bourbeau:** Moi, je n'ai pas parlé au secrétariat des commissions, j'ai parlé au ministre des Transports.

**M. Clair:** Il est là, le secrétariat des commissions.

**Le Président (M. Boucher):** On m'informe que M. Champagne a dit qu'il viendrait à la condition que la commission insiste.

**M. Bourbeau:** Bon, alors, c'est fantastique! On n'a qu'à insister.

**M. Clair:** Insistons.

**M. Bourbeau:** Insistons.

**Le Président (M. Boucher):** C'est un refus conditionnel à l'insistance de la commission.

**M. Bourbeau:** M. le Président, compte tenu...

**M. Clair:** M. le Président, je pense qu'à ce moment-là, ce que le secrétariat des commissions pourrait faire, c'est faire connaître à M. Champagne l'intérêt unanime des membres de la commission pour qu'il se présente dès que possible à la commission.

Je voudrais cependant revenir sur la question qui a été soulevée ce matin par le député de Gatineau et lui indiquer que je me suis enquis auprès du bureau du vice-président de l'Assemblée nationale sur la capacité de la commission de convoquer, d'assigner des témoins et ce qu'on m'a dit, c'est qu'il n'y avait pas de précédent dans ce sens, que seule l'Assemblée nationale pouvait assigner des témoins et qu'une commission parlementaire ne pouvait que faire des invitations importantes, insistantes. Je ne le sais pas, mais je pense qu'en communiquant à M. Champagne l'intérêt de tous les membres de la commission pour

l'entendre...

**Le Président (M. Boucher):** Il y a une décision qui remonte à décembre 1978 sur l'assignation d'un témoin récalcitrant. La décision rendue est que la commission proprement dite ne peut convoquer les témoins qui ne veulent pas venir, mais qu'elle peut faire rapport à l'Assemblée nationale lui demandant de convoquer ces témoins.

**M. Gratton:** M. le Président, si on me permet, c'est effectivement en vertu de l'article 153 de notre règlement que nous pourrions faire rapport et que le président de l'Assemblée nationale pourrait prendre les mesures qu'il juge appropriées pour assurer la présence d'un témoin quelconque. Je dois cependant faire remarquer que, quand le ministre disait qu'il n'y avait pas de précédent où on aurait exercé ce recours...

**M. Clair:** Oui, depuis 1976, selon ce qu'on m'indique. (17 heures)

**M. Gratton:** ...oui, et c'est probablement qu'il n'y a pas eu de précédent non plus d'un témoin qui, comme M. Campeau, a refusé péremptoirement de se présenter. Mais la question de M. Campeau est réglée, n'y revenons pas. Dans le cas de M. Champagne, je suis heureux de constater que le ministre est d'accord pour que le secrétariat communique avec lui pour lui dire l'insistance unanime des membres de la commission. Comme il a déjà indiqué que si la commission insistait suffisamment il se présenterait, on aura sûrement le plaisir de le rencontrer au cours des prochaines heures.

**Le Président (M. Boucher):** Je transmettrai au secrétariat des commissions le voeu de la commission, de l'ensemble des commissaires.

**M. Bourbeau:** J'aimerais dire un mot sur le sujet. Etant donné que je suis le porte-parole de l'Opposition en matière de transports, je voudrais ajouter que nous avons des questions très précises et très importantes à poser à M. Champagne, des questions qui sont absolument capitales pour la compréhension de certains aspects du dossier. Si M. Champagne n'est pas là, si M. de Belleval n'est pas là, si M. Campeau n'est pas là, la commission, l'Opposition ne pourra pas faire la lumière complète sur bien des aspects du dossier. En ce sens-là, si M. Champagne ne se présente pas, je demanderais au ministre de nous dire s'il va consentir à ce que la commission des transports se réunisse un peu plus tard, quand M. Champagne sera disponible, pour entendre son témoignage, de façon qu'on puisse terminer l'interrogation de M.

Champagne. Est-ce que le ministre pourrait nous donner cette assurance?

**M. Clair:** Je vais demander à y réfléchir. Il est vrai qu'à titre de vice-président exécutif M. Champagne a joué un rôle important. Le député connaît très bien mon argumentation pour l'entente sur la liste des invités. Il m'apparaissait important d'inviter les gens qui avaient eu une responsabilité décisionnelle importante dans la gestion de Quebecair. Je pense que ce serait dévaluer l'importance du témoignage du président du conseil, du président-directeur général, des membres du conseil d'administration, du vice-président aux finances et du vice-président exécutif. Je vais réfléchir à la proposition du député parce qu'il m'apparaît par ailleurs que la commission des transports et les gens de Quebecair qui sont ici ne sont pas là pour se plier aux caprices de tout un chacun.

**M. Bourbeau:** Je ne partage pas du tout l'opinion du ministre. Ce n'est pas par caprice que nous...

**M. Clair:** Je ne veux pas dire que vous êtes capricieux. Ce n'est pas l'idée. Comme vous le savez, les convocations ont été faites il y a environ un mois. J'imagine que tout le monde a eu le temps de prendre connaissance des invitations. Ce n'est pas du tout un blâme contre vous que j'ai voulu signaler.

**M. Bourbeau:** Est-ce que le ministre peut nous dire quand sa réflexion va aboutir en ce qui concerne la question que je lui ai posée?

**M. Clair:** Attendons. Il y a une démarche qui se fait, présentement, par le secrétariat des commissions.

**M. Bourbeau:** Très bien.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Duplessis avait demandé la parole. M. le député de Vimont.

**Une voix:** Il est revenu?

**Le Président (M. Boucher):** Ils ont demandé la parole.

**M. Bissonnet:** ...poser des questions. Si vous voulez m'inscrire à votre feuillet, je suis prêt.

**M. Rodrigue:** Ma question s'adresse à M. Hamel. On a beaucoup fait état, à certains moments - et je me réfère en particulier à un article qui a paru dans la Presse du samedi 4 décembre - de votre implication financière et des retombées

économiques que la prise de possession de Quebecair par le gouvernement pourrait avoir pour vous, éventuellement. Si je me réfère à cet article, il était quand même assez affirmatif. On disait que dans Quebecair il y avait "1 900 000 \$ pour Hamel" - c'était le titre - et on disait: "Même si Quebecair disparaît, ou même si la compagnie doit déclarer faillite, son principal actionnaire, M. Alfred Hamel, qui contrôle la compagnie, s'en tirera financièrement indemne avec un profit d'au moins 1 900 000 \$". On se référerait à des documents soi-disant secrets qui auraient permis d'affirmer que l'intervention financière du gouvernement du Québec avait eu pour effet de protéger votre mise de fonds ainsi que celle des autres actionnaires "tout en leur garantissant un revenu certain, quelle que soit l'issue du dossier, même si la compagnie, sous sa présidence, a sombré au bord de la faillite". Dans un autre paragraphe, on disait: "En tout, M. Hamel retirera donc un profit de 1 910 883 \$. Là-dessus, il a déjà en poche deux montants: 643 000 \$ en profit sur la vente de ses actions privilégiées, ainsi que sa prime de 300 000 \$." M. Hamel, à supposer que cela se réalise dans les prochains mois, est-ce que vous ferez tant d'argent que cela avec la prise de possession de Quebecair par le gouvernement du Québec si jamais le gouvernement du Québec décidait de prendre possession de Quebecair ou de la nationaliser comme l'hypothèse a été soulevée? Une affirmation comme celle-là m'apparaît quand même assez importante. C'est un journaliste sérieux qui a écrit cela. Il ne nous a pas habitués à se tirer en l'air dans des déclarations non contrôlées et non appuyées sur une recherche. Je pense qu'on peut d'habitude lire ses articles en ayant à l'esprit que la recherche a été faite et que, la plupart du temps, il touche des points importants dans les dossiers qu'il traite avec assez de justesse. J'ai été surpris de prendre connaissance de cet article et je voudrais savoir s'il est vrai ou non que vous ferez tant d'argent que cela.

**M. Hamel:** Voici, M. le Président. Tout le monde peut évidemment conclure que je n'ai pas été consulté au préalable avant que le journal La Presse publie ce que vient de rapporter le député de Vimont. Je dois dire - c'est un commentaire personnel, naturellement - sans vouloir diminuer le talent et la capacité des journalistes de la Presse, qu'ils ne sont sûrement pas forts en économique.

Dans le monde des affaires, quand on parle d'un profit, c'est après avoir déduit les dépenses. Dans ce cas-là on fait allusion à des revenus et malheureusement on ne parle pas de dépenses. C'est assez rare qu'on puisse faire des investissements de cette envergure sans qu'il y ait des coûts inhérents

à ce genre de placements ou d'investissements.

Je dois tout d'abord mentionner que lorsque cette nouvelle a paru dans la Presse du 4 décembre, j'étais à l'extérieur du pays. Ce n'est que le lundi soir que j'ai été de retour à Montréal et déjà il s'était passé trois jours. J'ai pensé qu'il était déjà un peu tard pour répondre à cet article. D'un autre côté les compilations de coûts inhérents à cet investissement n'avaient pas été faites. Depuis, cependant, je suis en mesure de vous dire aujourd'hui que cette compilation a été faite et pour répondre avec exactitude, je dois vous dire que les profits qui seraient supposément faits le 1er août prochain, advenant que Expeditex et Alfred Hamel demandent au gouvernement du Québec de nous rembourser le prix des actions qui est prévu à l'entente entre actionnaires, serait beaucoup plus bas que celui qui a été avancé par la Presse.

En fait, quand on déduit tous les coûts inhérents à la transaction, le montant qui serait réalisé comme profit à ce moment-là serait de 194 633 \$. Si la vente... Pardon?

**M. Rodrigue:** Sur des investissements de combien?

**M. Hamel:** De plusieurs millions quand on considère les actions communes et les actions privilégiées. Dans les 3 800 000 \$ ou 4 000 000 \$ à Expeditex et Alfred Hamel.

Si vous me permettez un commentaire additionnel, on a dit que le gouvernement du Québec avait, en quelque sorte, garanti les investissements des deux, enfin du groupe Hamel. Il faut faire remarquer ici que si on avait vendu à Nordair ou à Air Canada en juillet 1981, on aurait été payé comptant. À ce moment-là l'investissement n'avait pas besoin d'être garanti par personne. Quand on est payé, on est payé. Le profit qui aurait pu être enregistré à ce moment-là - parce qu'il y a quand même deux années additionnelles de support dans l'investissement qui arrivent en ligne de compte quand on n'a pas vendu - aurait été de 608 875 \$ et le coût pour le groupe Hamel d'avoir vendu au gouvernement du Québec, est de 653 273 \$. J'ai ici les taux d'intérêt qui ont été payés sur l'investissement, en attendant. Cela a monté jusqu'à près de 21% par période. Tout le monde sait que les taux d'intérêt ont été très élevés ces dernières années.

C'est ma réponse, M. le Président.

**M. Rodrigue:** Dans un autre ordre d'idées, M. Hamel. On entend beaucoup de critiques sur les services de Quebecair et, pourtant, les statistiques que vous nous avez transmises, à la commission, laissent à penser que la régularité des services de Quebecair est parmi les plus élevées des compagnies aériennes donnant des services

aériens au Canada. On constate qu'en 1979, effectivement, ce fut une année difficile à ce point de vue, mais que, par la suite, cela s'est rétabli très rapidement. Comment expliquez-vous qu'en 1983 on ait encore cette espèce de croyance qui, d'après les renseignements que vous me donnez, m'apparaît folklorique? Je n'aurais pas employé cette expression, la semaine dernière, parce que j'avais aussi l'impression, à force de l'entendre, que les services n'étaient peut-être pas adéquats, mais vous nous dites que la régularité est de l'ordre de 80% ou plus. Comment expliquez-vous qu'en 1983, au moins trois ans plus tard, après que vous ayez rétabli ces services à un niveau qui semble comparable à ceux des autres entreprises, il y ait encore cette espèce de croyance folklorique qui circule au Québec selon laquelle les services de Quebecair seraient inadéquats? J'utilise une expression très douce parce qu'on en entend des plus radicales que celle-là habituellement? J'ai de la difficulté à comprendre que cette espèce d'impression persiste avec les statistiques que vous nous avez transmises aujourd'hui.

**M. Hamel:** M. le Président, en relisant la déclaration de M. Bourbeau, au début, j'ai compris qu'il référerait au service dans le Nord. Quand il parlait de non-régularité, de problèmes de toutes sortes, il nous accusait de retards continuels, de diminution du service, même jusqu'à dire qu'on avait des prix exorbitants et qu'on majorait nos tarifs à répétition. C'est à peu près cela? Vous réferez à cette déclaration.

**M. Bourbeau:** M. le Président, question de règlement, parce que je suis cité.

**M. Rodrigue:** Je ne réfère pas à une déclaration que j'ai entendue ici.

**M. Bourbeau:** Question de règlement, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** Question de règlement, M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** Mes propos sont cités. Si vous relisez le texte de ma déclaration de ce matin, ce sont les usagers du transport en commun sur la Côte-Nord et dans les régions qui se plaignent de ce dont vous parlez, et non pas le député de Laporte.

**M. Rodrigue:** En fait, M. le Président, je ne réfère pas nécessairement à des affirmations faites à l'Assemblée nationale, malgré que, parfois, on s'en sert et on les colporte d'une certaine façon. Également dans les journaux, à certains moments, dans des chroniques, on a pu lire qu'il y avait une espèce d'insatisfaction des services et, pourtant, les statistiques que nous avons

devant nous laissent à penser que... Comment cela se compare-t-il aux autres entreprises?

**M. Hamel:** M. le Président, il est indéniable que Quebecair a amélioré ses services dans une mesure exceptionnelle durant les dernières années. Je suis toujours surpris quand j'entends des critiques générales, par exemple, il y a des retards. Écoutez! Cela peut arriver dans une compagnie aérienne assurant le transport des passagers. Il y a des retards et il y a toutes sortes de raisons hors du contrôle de l'entreprise. J'ai dit, ce matin, dans ma présentation, que Quebecair avait enregistré 82,1% de ponctualité, en 1982, et ce sont là des statistiques qui viennent de nos sources internes; elles sont véridiques et sont publiées officiellement avec l'IATA. J'ajouterais même que notre façon de calculer les retards est très sévère comparativement aux autres transporteurs. Pour nous, un retard commence dix minutes après l'heure cédulée de départ, tandis que, pour les autres transporteurs, c'est quinze minutes. C'est vous dire qu'on ne joue pas avec la ponctualité.

(17 h 15)

De plus, laissez-moi vous dire que, pour 1983, à ce jour, sur 1483 départs cédulés, nous en avons effectués 95,6%, soit 1430, ce qui est 96,4%. Vous connaissez un peu le genre de temps qu'on a eu pendant tout l'hiver. En plus de cela, les départs programmés jusqu'à maintenant, depuis le 1er janvier, sont de 92,3%. C'est donc dire que cette année on se dirige vers une ponctualité meilleure que celle de l'année passée, qui va dépasser sans doute celle de 1980. Vous savez, chez Quebecair, on ne reçoit pas seulement des critiques, on reçoit aussi des félicitations. Et j'ai ici avec moi une foule de lettres de félicitations qui peuvent attester qu'il n'y a pas seulement une critique de temps en temps sur Quebecair, il y a aussi des gens qui sont contents et qui veulent revenir voyager avec nous.

**M. Rodrigue:** La comparaison avec les autres entreprises, cela vous place comment?

**M. Hamel:** C'est qu'en 1982, avec 82,1% de ponctualité, nous sommes certainement dans les quelques premiers. Je n'ai pas actuellement le pourcentage exact ou le rang de la compagnie, mais, en 1980, comme exemple, nous avions 84,9% et nous étions les premiers sur le continent. Je suis tout à fait surpris quand j'entends dire que Quebecair n'est pas à l'heure. Écoutez, cela peut arriver une fois de temps en temps sur le réseau de Quebecair, bien entendu. Je dois admettre que notre performance a été moins bonne à Regionair. Si on parle de Regionair, c'est autre chose parce que là, écoutez, il y a des problèmes absolument particuliers au

réseau du nord et on pourrait en parler. Mais si c'est cela, dites-le-moi.

**M. Rodrigue:** Je pense que mon collègue de Duplessis voudrait vous poser des questions là-dessus. Je vais terminer. Je voudrais adresser ma dernière question à M. Bernier.

Dans le mémoire que vous nous avez présenté, à la page 5, vous nous dites ceci, on le lit: Le 25 novembre 1980, nous avions une autre rencontre avec le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pépin. À l'occasion de cette réunion, nous pouvions sentir très clairement que la dimension politique du dossier était devenue la dimension la plus importante. - Cela est à la suite de la reprise du pouvoir par les libéraux à Ottawa. - Vous poursuivez, un peu plus loin vous dites: Cependant, le problème le plus épineux semble être d'obtenir à la fois la satisfaction de l'Ontario et d'Air Canada.

Si je comprends bien, vous avez eu des rencontres avec les ministres fédéraux des Transports. Cela a commencé sous le gouvernement conservateur et cela s'est poursuivi après cela sous le gouvernement libéral qui avait succédé au gouvernement conservateur.

Tout à coup, vous affirmez que vous constatez que la dimension la plus importante, ce n'est plus l'aspect économique, l'aspect de rentabilité de l'entreprise, mais que c'est la dimension politique. J'aimerais que vous nous expliquiez un peu davantage ce que vous entendez par là. Je vous avoue que cela me surprend beaucoup parce que, ici à l'Assemblée nationale, l'impression première qu'on peut en avoir, c'est qu'à Ottawa ce sont des gens sérieux qui, quand ils font des affaires, ils font des affaires, ils ne s'amuse pas à faire de la petite politique. En tout cas, c'est ce qu'on nous dit ici régulièrement à l'Assemblée nationale. Effectivement, disons qu'on est parfois porté à accorder du crédit à cela et, de façon générale, j'imagine que c'est peut-être cela qui se produit aussi. Mais là, on tombe dans le dossier Quebecair où tout à coup des personnes qui ont été impliquées là-dedans d'un bout à l'autre nous disent que les problèmes politiques sont devenus la dimension la plus importante.

Il faut dire, cependant, que le mot politique, on peut l'interpréter de bien des façons. On peut dire que c'est de la politique partisane. Il y en a qui disent: Faire de la politique, c'est être partisan, c'est faire de la politique partisane. Il y en a d'autres qui vont donner un sens plus large au mot politique, qui vont dire: Faire de la politique, c'est tenir compte de toutes les dimensions socio-économiques d'un dossier pour prendre des décisions qui ont des incidences, disons, économiques, c'est-à-dire l'investissement, la rentabilité, etc.

J'aimerais que vous me précisiez dans quel sens vous entendez, vous, le mot politique dans une phrase comme celle-là parce que cela peut porter à bien des interprétations. Je vous laisse aller là-dessus parce que moi cela m'a beaucoup fait sursauter cette phrase-là quand je vous ai entendu la lire tout à l'heure.

**M. Bernier:** M. le Président, j'ai ici un texte qui résume notre rencontre avec M. Pépin en date du 25 novembre 1980. Les réactions de M. Pépin que nous avons annotées, je pense que c'est aussi fidèle que notre mémoire, et bien plus. M. Pépin soutient que nous accréditons la thèse que Quebecair est l'acheteur de Nordair en insistant pour que les trois partenaires québécois contrôlant Quebecair obtiennent éventuellement le contrôle de Regionair, parce que Regionair, c'était le nom qu'on avait avancé pour la compagnie fusionnée. Il ne faut pas confondre cela avec les Ailes-du-Nord qui sont devenues Regionair, c'est-à-dire que Nordair et Quebecair regroupées, aux fins de la discussion, on appelait cela Regionair. Pour lui, l'esprit d'un consortium voudrait qu'on accepte que le contrôle du groupe SID inclue entre autres CCCS, et vous verrez pourquoi. Il dit: Vous êtes aussi apparentés - le Mouvement Desjardins - avec Canadian Co-Op Credit Society que vous pouvez l'être avec Alfred Hamel, sinon plus. Cela enlève la barrière Ontario-Québec, parce que vous vous associez avec des gens de l'Ontario qui sont aussi vos petits cousins autant que M. Hamel, du Lac-Saint-Jean, dans le sens que c'est une coopérative, ce qui fait qu'on veut avoir des sortes d'affinités. La partie CCCS s'ajoutant à la nôtre, la majorité des intérêts, la proportion de la capitalisation ajouterait CCCS.

C'est cela, je pense, le point suivant qui va peut-être donner un éclairage à cette commission. Il veut éviter des confrontations Québec-Ontario - il faut préciser que M. Pépin est un député de l'Ontario - en démontrant que le groupe du Québec, s'il a plus d'actions que celui de l'Ontario, n'est quand même pas majoritaire, dans le sens que le groupe du Québec, si on a CCCS avec nous, en faisant le décompte pour avoir 50% et plus, on a un partenaire de l'Ontario dans le groupe du Québec. Il veut également éviter la confrontation possible entre les ministres québécois et ontariens du cabinet fédéral. C'est une préoccupation majeure chaque fois qu'on le rencontre et je pense que cela a aussi été soulevé, à savoir que M. Pépin nous avait laissé savoir que les pressions qu'on faisait sur les ministres fédéraux québécois ne lui plaisaient pas plus que nécessaire. Il veut éviter également une confrontation lors des assises de la Commission des transports du Canada qui examinera la transaction. Sur ce sujet, il

soulève l'importance d'avoir à la fois la satisfaction de l'Ontario et d'Air Canada et, dans ce dernier cas, d'avoir une transaction qui soit à un prix qui se justifie devant le public. C'est la dimension politique à laquelle je faisais allusion dans ma présentation de ce matin.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Duplessis.

**M. Perron:** Merci, M. le Président. Les dernières paroles de M. Hamel m'ont fait penser que je devais effectivement poser certaines questions en rapport avec Regionair, un dossier que je connais très bien. Contrairement à certaines personnes autour de cette table, en particulier certains membres de l'Opposition, je fais une nette différence entre Quebecair et Regionair, et je m'explique. Comme vous le savez, j'ai l'occasion de prendre l'avion assez régulièrement. D'ailleurs, Quebecair et Regionair sont mes privilégiées et, lorsque j'ai voyagé en direction Sept-Îles-Québec ou même Sept-Îles-Wabush, il n'y a jamais eu de retard, si ma mémoire est bonne, lorsque j'ai pris l'avion, depuis à peu près trois ans. Il est peut être arrivé qu'à certains moments, lorsque je n'étais pas là, il y ait eu des retards, mais lorsque vous mentionnez la fréquence - vous parliez tout à l'heure d'un chiffre de 96% - et que cela joue aux alentours de 85% à 86%, je pense que c'est vraiment la réalité. Normalement, c'est la température, lorsqu'on fait usage d'un Boeing 737 ou encore d'un BAC 1-11, qui apporte des retards, soit la pluie verglaçante ou la neige mouillée, quelque chose du genre. On peut le réaliser physiquement lorsqu'on vit sur place et lorsqu'on regarde un peu en haut ce qui nous tombe sur la tête.

Quant à Regionair, elle fonctionne actuellement de Sept-Îles en direction de Blanc-Sablon, en touchant l'île d'Anticosti, soit Port-Menier, touchant aussi la ville de Gagnon, en particulier, et la côte sud du golfe Saint-Laurent, soit le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie ainsi que les Îles-de-la-Madeleine, si ma mémoire est bonne. C'est surtout sur cet aspect que les gens, les résidents de ces endroits se plaignent des retards qui sont causés par la température ou encore par des bris des avions 748 ou encore pour d'autres raisons. Tout à l'heure, je vais vous poser certaines questions se rapportant à Regionair. Il est entendu qu'à cause du fait que Regionair est reliée directement à Quebecair les gens sont portés à penser que les deux administrations sont les mêmes. Si ma mémoire est bonne, ce n'est pas le cas. Vous me corrigerez là-dessus, c'est ma première question: la direction de Regionair est-elle la même que la direction de Quebecair dans les faits?

**M. Hamel:** La direction des activités de Regionair est faite à partir de Sept-Îles. Toutes les activités sont contrôlées à partir de Sept-Îles; l'entretien est fait également à Sept-Îles ou il était fait jusqu'à maintenant à Sept-Îles. Alors, c'est bien sûr que le contexte dans lequel Regionair fonctionne est complètement différent de celui de Quebecair. À ce sujet, puisqu'on parle de régularité, de ponctualité, j'aimerais demander ici à M. Leblond de nous donner une idée du pourcentage d'irrégularité de Regionair, même si on a connu certaines perturbations extraordinaires à cause de changements d'appareils passant d'une flotte de deux 748 à six et de l'élimination graduelle des DC 3 - on n'en voit plus de DC 3 - et de l'élimination graduelle aussi des BEACH 99.

**M. Perron:** Je veux juste clarifier une chose M. Hamel, si je comprends bien les statistiques que vous avez données tout à l'heure concernant les 85% à 86% d'assiduité, et même dans certains cas, 96%, n'incluaient pas Regionair. C'était indépendant de l'assiduité de Regionair.

**M. Hamel:** C'est Quebecair seul.

**M. Perron:** C'est Quebecair seul.

**M. Hamel:** C'est cela.

**M. Perron:** Mais vous avez - et là c'est une bonne chose que M. Leblond nous les donne - des statistiques sur l'assiduité de Regionair en direction de Gagnon, en direction de la Basse-Côte-Nord vers Blanc-Sablon, incluant Natashquan et Chevery, incluant Saint-Augustin, et aussi en direction de Port-Menier, ainsi qu'en direction de Mont-Joli ou encore vers Gaspé et les Îles-de-la-Madeleine.

**M. Hamel:** On vous donnera cela, M. le député.

**M. Perron:** Merci, j'ai d'autres questions par la suite.

**M. Hamel:** Très bien.

**M. Leblond:** Si je peux commenter là-dessus, M. Perron, c'est que la moyenne de l'année est de 60%, sauf qu'il faut noter que cela a varié entre 48% et 82%. La cause principale de ces variations sur l'année, c'est que, comme vous le savez, les relations du travail sont difficiles à Sept-Îles. Je ne voudrais pas faire de négociations de conventions collectives ici, mais on peut noter une très grande corrélation entre les moments de tension plus particuliers entre les pilotes et la direction et le coefficient de régularité.

**M. Clair:** J'aurais une question parce que je pense que cela peut éclairer aussi le débat. Malgré ce fait, est-ce qu'il n'y a pas aussi de nombreux retards qui sont dus aux conditions climatiques particulièrement difficiles sur la Basse-Côte-Nord de même qu'une demande répétée de Quebecair, de Regionair et des Ailes-du-Nord auparavant quant à des équipements d'aide d'approche ou d'instrumentation générale.

**M. Leblond:** Je pense que c'est un point qui est fort pertinent. Si la commission me le permet, j'aimerais donner la parole à M. Trépanier qui est notre vice-président à l'exploitation et qui est tout à fait au courant des équipements de chaque point et quelles sont les conditions particulières d'activités à chacun des ces points.

**M. Trépanier (Jean-Louis):** Effectivement, si vous regardez le graphique de régularité, on pourra le faire circuler s'il y en a qui sont intéressés. Il est très évident d'après le graphique qu'il y a des baisses de régularité à deux périodes bien spécifiques de l'année c'est-à-dire: le printemps et l'automne. Or, ce sont des périodes de brouillard d'une part et d'autre part, les périodes de gel, de pluie verglaçante ou de neige mouillante selon que c'est le printemps ou l'automne. Alors, durant ces périodes, c'est excessivement difficile et la régularité en prend pour son rhume, c'est évident.

D'autre part, les infrastructures aéroportuaires, principalement sur la Basse-Côte-Nord sont évidemment de beaucoup inférieures à celles qui peuvent exister par exemple ou bien à Sept-Îles ou à Mont-Joli. Or, nous transportons à bord de nos appareils des centaines des milliers... Le ministère des Transports nous impose des normes d'instrumentation qui coûtent des centaines et des centaines de milliers de dollars par appareil, mais nous n'avons tout simplement pas au sol les infrastructures qui nous permettent de prendre avantage complètement ou totalement de ces installations, avec le résultat - il est bien évident - que le degré de régularité pour maintenir une certaine sécurité doit être diminué. Or, ce sont les causes principales dans le fonctionnement de turbopropulseurs, en particulier sur la Basse-Côte-Nord, en Gaspésie, et aux Îles-de-la-Madeleine. (17 h 30)

**M. Perron:** Une question additionnelle à celle que le ministre vient de poser. À propos des infrastructures, des équipements pour l'aide à la navigation, les pistes elles-mêmes, pourriez-vous nous donner, dans le comté de Duplessis - puisque c'est mon comté, Gagnon, Schefferville, on va prendre les deux villes nordiques touchées par des 748 ou encore par le contrat que vous avez

avec une compagnie de Schefferville pour la liaison Wabush-Schefferville-Wabush - une idée générale des installations en place? Est-ce qu'elles sont adéquates ou pas?

**M. Trépanier:** Vous avez fait allusion à Gagnon, Wabush et Schefferville. Il est évident que des installations qui existent là, même si elles ne sont pas du calibre de celles existant à Sept-Îles, sont quand même de beaucoup supérieures à celles de la Basse-Côte-Nord. Or les installations à Wabush avec ILS et instruments de mesure sont certainement de beaucoup supérieures à celles de la côte et permettent une régularité supérieure.

**M. Perron:** Comparativement, maintenant, à ces installations avec Gagnon et Schefferville, est-ce que c'est adéquat à Schefferville? Est-ce que c'est adéquat à Gagnon?

**M. Trépanier:** Remarquez qu'on peut se sentir gâté et dire qu'on en veut plus quand il en existe davantage. Je serais porté à croire, principalement à Wabush, que ce serait satisfaisant. Il y a certaines améliorations à être apportées à Gagnon et à Schefferville.

**M. Perron:** Maintenant, en Basse-Côte-Nord.

**M. Trépanier:** D'accord. Dans la Basse-Côte-Nord, ce n'est plus la même chose. Les installations de la Basse-Côte-Nord sont décidément des instruments de base absolument primaires. Il y a un radio-phare, un radio d'alignement, mais aucun dispositif de lumières d'approche, aucun dispositif d'approche sur précision aux instruments. Il n'y a rien de cela sur la Basse-Côte-Nord, entre Sept-Îles et Blanc-Sablon.

**M. Perron:** Mais, par contre, est-ce que la direction de Quebecair ou encore la direction de Regionair a déjà demandé que ces équipements soient ajoutés aux équipements déjà en place pour donner un meilleur service sur la Basse-Côte-Nord? Parce que, on le sait parfaitement bien, les journalistes savent, la population du Québec sait - surtout la population de cette région le sait aussi - que les problèmes vécus dans le réseau aérien surviennent surtout dans cette région.

**M. Trépanier:** Évidemment. Il est définitif que Quebecair, je veux parler des Ailes-du-Nord Ltée, par exemple - parce que c'était les Ailes-du-Nord depuis que Quebecair est associée avec les Ailes-du-Nord, en 1965 - à partir du tout début et à chaque année, Quebecair a produit des demandes et a fait des représentations

auprès du ministère des Transports et les autorités compétentes en général justement pour l'amélioration des installations aéroportuaires et des infrastructures de toute la Basse-Côte-Nord. Même qu'en 1971, si je me rappelle bien, un effort particulier avait été fait, il y avait un supposé plan quinquennal qui devait amener des améliorations considérables. Le plan quinquennal, on l'a repoussé d'année en année et on est encore en train de faire les prochains cinq ans. Ce n'est assurément pas adéquat.

**M. Perron:** Merci beaucoup. Maintenant, ma question s'adresse à M. Bernier et touche la fusion possible de Quebecair et Regionair. Parce que j'entrevois le jour où on va parler seulement de Quebecair et qu'on va oublier Regionair parce que Regionair constitue surtout une grosse partie des problèmes de Quebecair, d'une part, et, de plus, des plaintes qui arrivent de la part de la clientèle. Pourriez-vous nous dire, M. Bernier, où en est cette fusion entre les deux installations et, pour vous ou encore une personne que vous pourriez mandater pour répondre, pour vous, les membres du conseil d'administration, quels seraient les effets positifs d'une telle fusion? Effets positifs autant du côté de l'administration ou du côté financier et de l'assiduité. Est-ce que vous pourriez donner certaines explications en rapport avec cela?

**M. Bernier:** Je vais répondre à une partie de la question en demandant à M. Hamel de compléter. Évidemment, au conseil d'administration de Quebecair, lorsque la décision a été prise de séparer Regionair, d'en faire une filiale et peut-être aussi de la rendre plus autonome - on a même eu comme objectifs, pendant un certain temps, d'intéresser des investisseurs régionaux dans Quebecair - c'était dans une perspective éventuelle de fusion d'une part; c'était dans une perspective aussi où les activités de Quebecair seraient accrues davantage vers l'Ouest où on aurait standardisé aussi certains équipements différents de ceux de Regionair. Cela créait des incompatibilités majeures en ce qui concerne la structure administrative et également tous nos contrats avec les pilotes. Il y avait deux syndicats séparés. Évidemment, quand on regardait l'avenir de Quebecair dans la perspective qu'on vous a expliquée plus tôt dans la journée, Regionair prenait toute sa signification et toute son importance. Par la suite aussi, il y a eu d'autres sortes d'inconvénients. On a réévalué quelle serait la position de Quebecair et de sa filiale face aux problèmes syndicaux, aux pilotes, à la fusion des syndicats ou à l'adhésion de tous les pilotes vers un même syndicat. À partir de là, étant donné que la fusion ne s'était

pas faite, on a reconsidéré ce dossier. M. Hamel, vous pourriez peut-être continuer.

**M. Hamel:** L'idée d'intégrer Regionair à Quebecair aujourd'hui a commencé il y a presque un an. Il s'agit de donner les mêmes standards de services à Regionair qu'à Quebecair, à tout point de vue, évidemment, suivant les conditions auxquelles on peut avoir à faire face et qui sont réalisables du point de vue du service à la clientèle et de l'opération des avions sur la Côte-Nord, dans les points que nous desservons. Ce n'est pas une intégration facile parce qu'il y a des problèmes de relations du travail, mais je dois vous dire que depuis que Regionair existe, depuis que Quebecair l'a acquise en 1965, il y a toujours eu certains problèmes. Quand je suis arrivé en 1979, il y avait un grave conflit qui existait au niveau des pilotes. On a tâché, par les meilleurs moyens possible, de négocier, de discuter entre nous, Quebecair et ses pilotes. Le problème à ce moment était plutôt chez les pilotes de Quebecair. Cela s'est transposé finalement chez les deux groupes, si bien qu'on a décidé l'intégration au printemps de 1982. Cette intégration est en voie de se compléter, mais non sans certains problèmes.

Pour vous dire où en est rendue l'intégration, j'aimerais qu'on demande au responsable de cette filiale, M. Jean-Louis Trépanier, de nous indiquer où en sont les pourparlers et les progrès réalisés.

**M. Bourbeau:** Question de règlement. Je ne voudrais pas empêcher M. Trépanier de parler, mais il reste quand même que la commission entendait poser des questions à certaines personnes et la liste des personnes a fait l'objet d'une longue discussion entre le ministre des Transports et l'Opposition. Si on commence à inviter chacun des chefs de service de Quebecair et de Nordair pour venir nous parler de plomberie, finalement, on va manquer de temps pour poser les questions les plus importantes. Non pas que je dise que le sujet dont on parle n'est pas important, mais je ne voudrais pas qu'on commence à aller d'adjoints en sous-adjoints, etc.

**M. Perron:** Question de règlement, M. le Président. Si ma mémoire est bonne, l'Opposition, et spécialement le député de Laporte, s'est vantée tout à l'heure que c'est son groupe qui a demandé cette commission parlementaire. On l'a ici. Je pense qu'on devrait poser les questions qu'on veut aux gens qui sont présents. Cela va des deux côtés de cette table.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte, je vous ferai remarquer que je n'ai pas à juger du fond des réponses ni de la valeur des questions. Tout ce que j'ai à

contrôler, c'est que les questions se posent et que les réponses soient données le plus complètement possible. Si les invités font appel à des gens qui sont avec eux pour répondre à des questions, je n'ai aucune objection. Je pense que dans les commissions parlementaires, c'est régulier de le faire.

**M. Bourbeau:** M. le Président, si on veut s'entretenir avec d'autres personnes que celles qui ont été convoquées à la commission des transports, je n'ai pas d'objection, mais à ce moment, on prendra cinq jours, six jours ou sept jours pour entendre tout le monde. Je n'ai pas d'objection.

**M. Clair:** M. le Président, sur la question de règlement. Franchement, je pense que le député exagère un tout petit peu. La personne qui avait la parole, M. Trépanier, c'est le vice-président actuel aux opérations de Quebecair. Le député fait tout un plat pour l'ancien vice-président exécutif de Quebecair et, parce que le président de la compagnie, pour mieux répondre aux questions d'un membre de la commission parlementaire, demande non pas au 48e responsable du secteur, mais au vice-président responsable des opérations, de l'aider dans sa réponse pour mieux répondre au député, je trouve que le député de Laporte ferait mieux de se conformer à votre décision.

**Le Président (M. Boucher):** M. Trépanier.

**M. Trépanier:** On va aller vite, M. le Président. L'intégration a commencé au cours de l'été 1982. C'est une intégration opérationnelle des services de Regionair dans Quebecair. Évidemment, c'est régi par la Commission canadienne des transports, c'est-à-dire que cela implique le transfert des permis de Regionair dans Quebecair. La requête a été déposée. On attend la décision de la commission. Rien ne peut être fait, du point de vue juridique, pour les fonctions techniques et juridiques, avant que le transfert des permis soit effectué.

Le principe de l'intégration est simple et est le suivant: Les activités de turbopropulsés de l'Est du Québec seront centralisées à partir d'une base qui est et qui continuera d'être située à Sept-Îles. Pour ce qui est de l'exploitation en général et de l'entretien des aéronefs 748, les fonctions opérationnelles seront intégrées à celles de Quebecair, sous les permis et les certificats de Quebecair. Il est évident que Regionair étant actuellement autonome au niveau de ses permis, de ses licences et de son certificat d'exploitation les critères ne sont pas les mêmes. Alors, c'était l'objet de l'intégration. Les modalités, c'est une

intégration des services opérationnels de Regionair dans Quebecair pour en faire une sorte de section de turboréactés de l'Est du Québec de Quebecair. C'est grossièrement...

**M. Perron:** Merci beaucoup, monsieur. Une autre question à M. Bernier, ou il pourra déléguer la réponse aussi. Dans le mémoire de M. Hamel à la page 7, vous mentionnez une étude qui a été menée conjointement par le personnel de Quebecair, avec des experts d'un constructeur d'avions. Dans un deuxième temps, vous mentionnez une firme américaine spécialisée en aviation qui indiquait clairement que la survie de la compagnie exigeait des changements à la flotte et qu'à cet effet l'option Boeing 737 était la plus avantageuse. Compte tenu du fait que lorsque M. Hamel a mentionné cela l'étude en question n'a pas été explicitée plus qu'il le faut, pourriez-vous donner des informations additionnelles, à savoir pourquoi la firme américaine - je pense que même l'autre comité avait fait à peu près les mêmes recommandations et vous vous êtes fiés à ces deux comités d'étude, ces deux firmes - a pris cette décision sur les 737? Pourriez-vous donner des détails sur l'étude américaine surtout, parce qu'on a déjà un rapport sur l'autre?

**M. Bernier:** M. le Président...

**M. Clair:** Je ne sais pas si je peux répondre à la question, qui pourrait tout aussi bien s'adresser à moi, parce que je pense que le député fait référence à l'étude qui a été payée par le gouvernement auprès de la firme spécialisée de New York...

**M. Perron:** C'est vrai.

**M. Hamel:** Cela en est une. Quebecair en a fait faire une autre et il y en avait eu deux autres de faites avant, en 1967 et en 1977 dans Quebecair.

**M. Clair:** Seulement pour mettre tout le monde à l'aise, en ce qui concerne cette étude de Lehman Brothers Kuhn Loef du mois d'août 1978, qui concluait justement à l'achat de Boeing 737 par Quebecair, l'étude comme telle est un document très épais, mais, compte tenu que cela avait été payé par le gouvernement à ce moment-là, j'ai aucune objection qu'on les distribue. Je pensais que c'était dans le cahier vert et on m'indique que ce ne l'est pas. L'étude - le résumé de 18 pages - je n'ai aucune objection qu'elle soit distribuée aux membres de la commission, de même qu'aux gens de la presse. C'était seulement un élément d'information avant que M. Bernier réponde.

**M. Perron:** D'accord. J'ai une dernière question.

**M. Clair:** M. Bernier, vous pouvez répondre.

**M. Perron:** Pardon, d'accord.

**M. Bernier:** M. Hamel, je pense que...

**M. Clair:** Sur la question des études.

**M. Bernier:** ...vous pourriez commencer avec les deux autres études.

**M. Hamel:** Voici, c'est que les recommandations de l'étude à laquelle M. le ministre Clair a fait allusion, nous les avons également. La Société d'investissement Desjardins en avait une copie. Il s'agit de trois volumes assez épais, mais, en fait, les recommandations sont contenues dans la partie I, ici, qui se résume à ce document. (17 h 45)

En résumé, la plupart des études disent la même chose. Elles en viennent à la conclusion qu'il n'y a pas d'avenir pour Quebecair à garder une flotte disparate comme elle existait, parce que c'était à peu près la même tout le long, excepté en 1967. En 1977, 1978, 1979, alors qu'il y a eu trois études - une chaque année - on avait la même flotte à présenter. Les recommandations vont en ce sens que Quebecair doit investir immédiatement, parce que reporter le problème ne fait qu'augmenter les coûts. En attendant, elle ne garantit d'aucune façon la survie de la compagnie ni son expansion possible. Là, je vous donne cela dans les grandes lignes, s'il est question de donner plus de détails, il va falloir que j'aie recours au texte et m'en tenir exactement à ce qui est écrit dans le livre ou dans les études.

**M. Perron:** Maintenant, est-ce qu'il serait possible que cette étude, en tout cas le résumé et les recommandations, soient à peu près les mêmes que celles de la firme américaine?

**M. Hamel:** Oui, en substance, les trouvailles, enfin, et les recommandations sont les mêmes.

**M. Perron:** D'accord. Alors à ce moment-là, est-ce que ce serait possible pour vous de distribuer cette partie - je ne veux pas demander de dépôt de rapport confidentiel - aux membres de la commission?

**M. Hamel:** Certainement, avec plaisir.

**M. Perron:** Merci. Ma dernière question se rapporte aux problèmes financiers de Quebecair. Lorsqu'on regarde la carte qui a été expliquée cet avant-midi par le ministre des Transports du Québec, on peut voir que

la grande majorité, en tout cas les trois intervenants autres que Quebecair, soit Nordair, Pacific Western ainsi que Eastern Provincial Airlines, n'avaient pas normalement à faire des sauts de crapaud - comme on l'appelle dans le jargon - pour sauter d'un aéroport à l'autre. Donc, ils étaient très étendus, spécialement dans l'Ouest du Canada. Cependant, lorsqu'on regarde les trajets qui sont effectués par Quebecair, ce sont sur des lignes qui sont tout de même très courtes. Je pense que la plus longue que vous avez - si ma mémoire est bonne - actuellement, c'est Sept-Îles-Québec.

**M. Hamel:** Sept-Îles-Québec qui ressemble passablement, maintenant, à Toronto-Montréal.

**M. Perron:** Bon! Une des raisons pour laquelle Quebecair a actuellement des problèmes financiers, c'est surtout à cause des coûts d'opération des courts trajets, puisque le carburant est plus coûteux lorsque vous faites le démarrage, soit la montée. Est-ce que c'est cela le gros de vos problèmes?

**M. Hamel:** Voici. Quand vous avez des vols courts, comme par exemple Montréal-Québec, Québec-Baie-Comeau, Mont-Joli-Québec, on appelle cela des vols courts, parce que ce sont des vols de 25, 30, 35 minutes. Déjà, lorsqu'on n'est pas en période de crise dans l'aviation, c'est dur à rentabiliser. C'est pour cela que ces tarifs sont plus élevés que ceux sur des distances beaucoup plus longues. Mais quand on est en période de dépression ou, enfin, en période de crise comme celle qu'on connaît depuis un couple d'années et que le nombre de nos passagers diminue, c'est encore pire, parce que non seulement on fait la navette sur des parcours qui sont courts, mais on a moins de passagers à bord. Évidemment, le problème est d'autant aggravé. C'est ce que je mettais en lumière dans mon rapport de ce matin quand je disais qu'en 1982, seulement, on a eu exactement 114 000 passagers de moins sur le réseau dans nos avions, comparé à 1979. Il y en avait 38 000 de moins sur la même base en 1981, et il y en avait 17 000 de moins, en 1980. Si vous mettez tout cela ensemble, cela donne 165 000 passagers de moins en trois ans. Mais les parcours courts, eux, sont toujours restés là. C'est là qu'il faut faire la différence des deux parce qu'ils s'additionnent finalement.

**M. Perron:** Le court est resté là, cependant le court n'est pas rentable. C'est le long trajet qui est rentable.

**M. Hamel:** D'avance, c'est dur à rentabiliser.

**M. Perron:** Oui.

**M. Hamel:** Même avec de bons tarifs surtout depuis que le coût du carburant est tellement élevé, parce que le coût du décollage est extrêmement élevé.

**M. Perron:** À la suite d'un article paru dans le journal Le Soleil datant du mois de novembre, je crois, quant aux activités de Regionair sur la Côte-Nord et sur la rive sud du golfe Saint-Laurent, cet article écrit par le journaliste Jean-Didier Fessou descendait pas mal les 748 qui vous aviez achetés, je crois, du Venezuela. On faisait état de bruits réguliers, du manque de pièces. On mentionnait à peu près tout là-dedans et ça semblait laisser entendre que ces avions-là devraient être retournés au Venezuela ou encore être mis au rancart pour plusieurs années pour passer à d'autres avions.

Le gouvernement fédéral, à ce moment-là, a décidé de faire une enquête sur la technicité et sur les avions eux-mêmes pour voir si ces avions pouvaient être pilotés en toute sécurité. Est-ce que vous pourriez nous dire si vous avez eu un rapport là-dessus en provenance du fédéral, quant aux 748 qui furent mentionnés dans l'article en question?

**M. Hamel:** Oui, nous avons un rapport. Ce rapport était positif et il nous est venu du gouvernement fédéral. Maintenant, nous avons toujours été certifiés et on pense que certains petits problèmes ont été gravement exagérés par les pilotes. Cela fait suite, c'est assez évident, aux problèmes de relations du travail qu'on a connus à la suite de l'intégration de Regionair. Alors, à ce moment-là si vous voulez qu'on dépose le rapport, on peut le faire parce qu'il est disponible.

**M. Perron:** Je veux en avoir une copie.

**M. Hamel:** Je peux vous dire que la sécurité, dans les avions de Regionair, n'a jamais été mise en cause.

**M. Perron:** Merci. En tout cas, je ne sais pas si les autres membres de la commission voudraient avoir une copie du rapport, mais j'aimerais bien, personnellement, en avoir une copie, M. Hamel, s'il vous plaît! Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** M. le Président, l'Opposition aussi aimerait bien avoir une copie du rapport si M. le président de Quebecair veut bien en prendre note.

**M. Hamel:** On va en donner à tout le

monde.

**M. Bourbeau:** Est-ce qu'on pourrait souhaiter, M. le Président, que vous nous en enverrez également une copie.

**M. Bernier:** M. le Président, je pense qu'il faudrait peut-être s'entendre. C'est que nous, nous avons des extraits du même document auquel le ministre a fait allusion tout à l'heure. On pourrait peut-être comparer nos extraits de rapport avec la firme américaine pour déposer les mêmes documents une fois seulement. Dans ce sens-là, nous autres, nous avons produit, à un moment donné, des extraits de ce rapport-là.

**M. Bourbeau:** M. le Président, j'aimerais poser quelques questions à M. Hamel. En novembre 1979, vous avez procédé à l'engagement d'un vice-président exécutif et directeur général, M. Richard Champagne. Pourriez-vous nous dire qui a engagé M. Champagne? Qui l'a déniché? Quelles étaient ses qualifications?

**M. Hamel:** C'est moi qui ai procédé personnellement à l'engagement de M. Champagne. J'ai reçu son curriculum vitae à ce moment-là. Je le connaissais depuis déjà quelques mois parce qu'il était à la Société de développement de la Baie James. M. Champagne a été engagé et est entré en fonctions le 26 novembre 1979. Il a quitté la compagnie le 31 janvier 1982. Quant à ses qualifications en aviation, naturellement il n'en avait pas, cependant il avait un assez bon bagage en gestion dans d'autres entreprises.

**M. Bourbeau:** Est-ce que vous connaissiez M. Champagne avant cette date?

**M. Hamel:** J'ai connu M. Champagne à la fin de l'hiver 1979. Non, excusez-moi! J'ai rencontré M. Champagne pour la première fois, exactement le 21 janvier 1979, parce qu'à ce moment-là j'avais une conférence de presse suite à mon entrée chez Quebecair. J'avais fait une petite étude de la compagnie pour dire ce qu'on avait l'intention de faire par rapport à la flotte et le reste. M. Champagne était présent à cette conférence de presse. Il m'a été présenté à ce moment-là.

**M. Bourbeau:** Est-ce que vous aviez rencontré M. Champagne à la Baie-James? Dans vos entreprises de camionnage, par exemple, est-ce que vous aviez fait affaire avec lui au moment où il était gérant de la municipalité de la Baie-James?

**M. Hamel:** Avant le 21 janvier 1979, je ne savais pas que M. Champagne existait.

**M. Bourbeau:** Non, mais entre le 21 janvier 1979 et le mois de novembre 1979, quand vous l'avez engagé, est-ce que vous avez eu affaire à lui à la Baie-James?

**M. Hamel:** Absolument pas. D'aucune façon.

**M. Bourbeau:** Absolument pas. Vous dites que...

**M. Hamel:** Excusez-moi, M. Bourbeau. Cependant, il y avait un projet commun dont M. Champagne m'avait fait part lors de la conférence de presse du 21 janvier à laquelle je viens de faire allusion. Il était question que la Société de développement de la Baie James s'intéresse à la fusion de certains transporteurs locaux et de troisième niveau dans le Nord-Ouest. Comme vous le savez, la Société de développement de la Baie James avait plusieurs besoins sur son territoire. C'est à ce moment-là, justement le 21 janvier, que M. Champagne m'a parlé du principe qu'Air Fecteau puisse être fusionnée, à un moment donné, à d'autres transporteurs.

**M. Bourbeau:** Ah bon! Alors, quand vous avez engagé M. Champagne en novembre 1979, je présume que vous aviez à l'esprit, entre autres choses, justement de réaliser la fusion entre Air Fecteau qui était la filiale de Quebecair, et La Sarre Air Service, fusion qui, effectivement, s'est matérialisée un an plus tard sous le nom de Propair. Est-ce exact?

**M. Hamel:** Il y avait des pourparlers de fusion avant, oui. Mais le projet n'était pas vraiment poussé à fond, comme il l'a été plus tard dans le courant de l'année 1979.

**M. Bourbeau:** Vous nous dites que la première fois que vous avez rencontré M. Champagne il vous a parlé d'une possibilité, enfin il vous aurait dit que ce serait souhaitable ou qu'il pourrait - je ne me souviens pas des mots précis que vous avez employés tout à l'heure - il vous a parlé d'une fusion éventuelle entre Air Fecteau, votre filiale, et d'autres transporteurs. Donc, ça veut dire que, déjà à ce moment-là, M. Champagne était pour vous quelqu'un susceptible de s'occuper de la fusion de Air Fecteau avec La Sarre Air Service, puisque c'est vous-même qui venez de le dire.

**M. Hamel:** C'est-à-dire qu'avant que M. Champagne devienne un employé de Quebecair, il n'était pas question qu'il s'occupe de ces choses-là pour nous, si j'ai bien compris votre question.

**M. Bourbeau:** Oui. J'imagine...

**M. Hamel:** Parce que déjà, nous, on

avait un projet de fusion de Air Fecteau et on ne savait pas encore avec qui à ce moment-là. Dans la rationalisation qu'on avait entreprise dans la compagnie, nous voulions rentabiliser les filiales, nous regardions l'avenir. C'est comme cela que, tout de suite, dans les trois mois qui ont suivi mon arrivée, on a vendu la compagnie d'hélicoptères.

**M. Bourbeau:** M. Hamel, Air Fecteau, votre filiale, dont vous vouliez vous départir, ça valait quoi en 1979 cette compagnie-là? Qu'y avait-il là-dedans comme équipement et quelles étaient les performances financières de la compagnie?

**M. Hamel:** La compagnie, au point de vue performances financières, faisait un profit une année, une légère perte l'autre année. C'était environ un "break even" au cours des deux années avant que j'arrive. Cependant, sa flotte était impressionnante. La compagnie fonctionnait avec environ 20 ou 25 avions équipés pour les vols de forêt; des avions de différentes grosseurs et de différentes sortes: des Beaver, des Otter et des Cessna. La compagnie avait la renommée de posséder une flotte en ordre qui fonctionnait bien et des avions qui avaient une grande valeur marchande.

**M. Bourbeau:** M. Hamel, j'ai eu une conversation avec un ex-directeur des finances de chez vous qui était là à ce moment et qui m'a dit que la compagnie avait à peu près entre douze et quinze Otter et Beaver et qu'elle utilisait des avions extrêmement vieux, très âgés et qui n'avaient presque pas de valeur marchande. Je suis étonné que votre témoignage vienne absolument en contradiction avec ce que l'un de vos anciens directeurs des finances a dit.

**M. Hamel:** Alors, voici...

**M. Bourbeau:** Est-ce que vraiment vos avions étaient récents - les avions de Air Fecteau - ou si c'étaient de vieux avions?

**M. Hamel:** Je n'ai pas dit qu'ils étaient récents. Les avions de Air Fecteau étaient des avions âgés, oui, mais des avions en excellente condition.

**M. Bourbeau:** Ah, bon.

**M. Hamel:** Quand on parle de valeur marchande, cela dépend évidemment de la demande. Il y a des années où il n'y a pas de demande. Que l'avion soit récent ou usagé, s'il n'y a pas de demande, il n'y a pas de demande. L'évaluation de la flotte qui a été faite au moment de la fusion avec Air La Sarre qui est devenu Propair démontrait une valeur commerciale, une valeur

marchande excessivement élevée de la flotte de Air Fecteau.

**M. Bourbeau:** Combien y avait-il d'avions chez Air Fecteau? Vingt, vingt-cinq ou douze, quinze?

**M. Hamel:** Il y avait entre vingt et vingt-cinq avions. Il y avait environ onze ou douze Otter. Il y avait une dizaine de Beaver, sept, huit, dix Beaver et quelques Cessna.

**M. Bourbeau:** Air Fecteau, en 1979, montrait une perte d'exploitation. On a les bilans, ici, mais je pense que la compagnie perdait de l'argent à la fin, n'est-ce pas?

**M. Hamel:** Oui, nous avons des pertes à la fin de 1979. Comme je l'ai dit tantôt, une année on pouvait faire un léger profit et l'année suivante c'était une perte.

**M. Bourbeau:** C'était une perte.

**M. Hamel:** Je n'ai pas le bilan devant moi mais je serais porté à penser qu'il y avait une légère perte.

**M. Bourbeau:** Est-ce que Air Fecteau devait de l'argent à Quebecair?

**M. Hamel:** Oui, Quebecair avait prêté ou fait des avances à Air Fecteau.

**M. Bourbeau:** Est-ce que vous pourriez nous dire le montant?

**M. Hamel:** Ce ne sera pas tellement long. Quebecair avait des avances dans Air Fecteau pour 2 850 000 \$.

(18 heures)

**M. Bourbeau:** Je suis un peu étonné de voir que vous ne vous souvenez pas de cela parce que 2 850 000 \$ pour Quebecair en 1979, c'était une somme importante: deux à trois fois la perte ou le profit que Quebecair avait fait l'année précédente. Il me semble que ce n'est pas un petit montant. Ce n'est quand même pas comme 46 000 \$ pour un condominium. 2 850 000 \$, il me semble que vous devriez vous souvenir de cela. Quand vous avez engagé M. Champagne, un de ses premiers dossiers a été de s'occuper de négocier pour Quebecair, je pense, la fusion de sa filiale Air Fecteau avec LaSarre Air Service pour former Propair, n'est-ce pas?

**M. Hamel:** Non. Je ne dirais pas que cela a été la priorité dans les devoirs qui lui ont été assignés. Écoutez, chez Quebecair, nous avons une foule de priorités et évidemment, la fusion avec Propair en était une qu'on a travaillée en même temps que les autres.

**M. Bourbeau:** Oui, mais au moment de la fusion avec Propair, est-ce qu'il n'était pas entendu que votre créance de 2 850 000 \$ vous serait remboursée à ce moment?

**M. Hamel:** Il y a eu des négociations, évidemment, pour faire la fusion de Air Fecteau avec Air LaSarre et il a toujours été question que la fusion ne serait pas possible sans l'apport du gouvernement du Québec. Il y a eu des négociations menées par les frères Pronovost qui étaient propriétaires de Air LaSarre conjointement avec les propriétaires de Air Fecteau. Cela a duré un bon bout de temps. Cela n'a pas été une affaire facile. Il a fallu faire des études et regarder la rentabilité future de Propair. Cela s'est fait en même temps que bien d'autres choses.

**M. Bourbeau:** C'était M. Champagne qui s'occupait des négociations, n'est-ce pas?

**M. Hamel:** M. Champagne, comme directeur général de la compagnie et vice-président exécutif avait la responsabilité de voir à ce que ces négociations soient poursuivies et elles se sont poursuivies, tantôt avec mon concours. De temps en temps, je n'étais pas présent, mais cela se continuait avec M. Champagne.

**M. Bourbeau:** À un moment donné, au mois de septembre 1980, je crois, les négociations ont abouti et le gouvernement du Québec a investi 3 000 000 \$ dans Propair. Qu'est-il arrivé de la créance de 2 850 000 \$ que votre compagnie avait contre Propair?

**Le Président (M. Boucher):** Étant donné que nous sommes à l'heure de la suspension, est-ce que les membres sont d'accord pour continuer quelques minutes pour terminer sur cette question? D'accord.

**M. Bourbeau:** M. Hamel, est-ce que Quebecair a été remboursée de ces 2 850 000 \$ lors de cette transaction?

**M. Hamel:** Effectivement, oui.

**M. Bourbeau:** Alors, vous avez été remboursé à même les 3 000 000 \$ que le gouvernement a mis dans Propair?

**M. Hamel:** Oui.

**M. Bourbeau:** Il me semble que c'est facile.

**M. Clair:** Je peux peut-être apporter un peu plus d'explications sur cela. Je n'étais pas là, mais j'ai la chance d'avoir un attaché politique qui travaillait à l'époque pour le

ministre des Transports, M. Lucien Lessard et M. de Belleval également. L'objectif de M. Lessard, justement pour la concurrence avec Austin Airways dans le Nord du Québec, tentait de regrouper Direct Air, Air Fecteau, LaSarre Air Service et Air Brazeau dont les actifs ont été acquis pour 350 000 \$ si mes informations sont bonnes. C'est le ministre des Transports du Québec qui, pour le développement justement de la fameuse ligne vers Fort Rupert, si je ne fais pas erreur, a pris l'initiative de regrouper ces transporteurs aériens qui étaient des transporteurs de brousse pour essayer, dans une seule et même entreprise fusionnée, de développer ce qui s'est appelé par la suite Propair, parce que si je ne fais pas erreur, Direct Air a fait faillite. M. Hamel.

**M. Hamel:** Direct Air a été vendue. Cela a donné une faillite, mais est devenu Air Mistassini en même temps.

**M. Clair:** Air Mistassini; les actifs ont été rachetés par Air Mistassini justement.

**M. Hamel:** C'est cela et éventuellement Propair...

**M. Clair:** De sorte que les négociations se sont surtout déroulées... Ce qu'on m'indique, c'est que ces négociations étaient commencées en tout cas du point de vue gouvernemental, bien avant l'arrivée de M. Champagne chez Quebecair. On a même des noms. C'était M. Pronovost qui négociait pour LaSarre Air Service et un M. Parent qui aurait négocié pour Air Fecteau. M. Champagne étant gérant de la municipalité de la Baie-James à l'époque, il était à la table un peu comme coordonnateur lors des négociations au moment où M. Lucien Lessard était ministre.

Juste pour préciser, parce que le député a marqué son point, il voulait prouver que, lorsque le gouvernement a injecté 3 000 000 \$ dans Propair, il y en a 2 850 000 \$ qui ont servi à rembourser une créance de Quebecair. Le ministre des Transports de l'époque...

**M. Bourbeau:** M. le Président, je n'ai pas terminé mon point encore. Le ministre des Transports a pris la parole en plein milieu de mes questions et je pense...

**M. Clair:** M. le Président, je veux faire un petit point. S'il ne veut pas avoir les explications... Il cherche à poser des questions dans toutes sortes de directions et il ne veut pas avoir les explications.

**Le Président (M. Boucher):** Je regrette..

**M. Clair:** Il a fait cela pendant deux ans à l'Assemblée nationale.

**M. Bourbeau:** C'est le contraire. C'est que je ne veux pas changer de direction.

**Le Président (M. Boucher):** Je regrette.

**M. Bourbeau:** C'est le ministre des Transports qui change de direction. Je suis en train d'interroger M. Hamel et le ministre lui coupe la parole puis s'en va dans toutes sortes de choses.

**Le Président (M. Boucher):** J'avais présumé, M. le député de Laporte, que vous acceptiez la réponse du ministre. Si vous n'acceptez pas, je peux vous remettre la...

**M. Bourbeau:** Ce n'est pas une réponse, c'est une conférence qu'il nous fait.

**Le Président (M. Boucher):** Je peux vous remettre la parole. M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** M. Hamel, on parle du 3 000 000 \$ que le gouvernement du Québec a mis dans Propair qui est une filiale à 50% de Quebecair. Combien valait, d'après vous, Air Fecteau, votre filiale, au moment de la fusion avec LaSarre Air Service?

**M. Hamel:** Il y a une évaluation qui a été faite des deux entreprises, dont Air Fecteau et la compagnie est loin d'avoir été achetée à sa valeur marchande. Je n'ai pas le bilan d'Air Fecteau devant moi pour vous donner la valeur aux livres à ce moment-là, mais je peux vous dire que des 3 000 000 \$, Quebecair a fait un investissement de 750 000 \$ pour acheter sa part de 50% dans Propair, a consenti des avances de 200 000 \$ sans intérêts au nouveau Propair pour une période de deux ans, a acheté cette année des actions privilégiées de Propair pour 350 000 \$ et, en plus, a garanti la dette du père des Pronovost, une dette d'environ 340 000 \$, au cas où Propair n'aurait pas les moyens de la faire, lorsque la dette viendrait à échéance.

Comme vous pouvez le voir, dans le fond, sur les 3 000 000 \$, tout ce qui est resté à Quebecair, c'est 1 700 000 \$, ce n'est pas 3 000 000 \$.

**M. Bourbeau:** D'accord, mais au moment de la fusion vous avez pris 50% du nouveau transporteur Propair et le coût de vos actions a été de 750 000 \$, est-ce exact?

**M. Hamel:** Exact.

**M. Bourbeau:** C'est donc dire qu'on peut conclure que le coût de Propair, au moment de la fusion, était de 1 500 000 \$. Il y avait 750 000 \$ pour vos actions et 750 000 \$ pour les actions de votre associé

dans Propair. Je pense que c'est exact. Vous avez dit que vos actions vous ont coûté 750 000 \$ pour 50%. Dans ces conditions, les 3 000 000 \$ du gouvernement du Québec excédaient largement la valeur de la nouvelle société. Est-ce que je me trompe?

**M. Hamel:** C'est votre évaluation.

**M. Bourbeau:** D'accord. Quand vous avez engagé M. Champagne, il s'est occupé - vous l'avez dit tout à l'heure - de négocier pour vous le dossier de la fusion avec Propair. C'était assez naturel puisqu'il vous avait déjà parlé de cela avant même que vous l'engagiez et vous avait dit qu'à la Baie-James, il s'occupait un peu de ces choses. Êtes-vous au courant si M. Champagne connaissait assez bien ou avait des relations avec le ministre des Transports du temps, M. Denis de Belleval?

**M. Hamel:** Je n'étais pas au courant des relations de M. Champagne avec M. de Belleval.

**M. Bourbeau:** Est-ce que vous l'êtes aujourd'hui?

**M. Hamel:** Si je le suis aujourd'hui? Je suis au courant des relations qui ont pu avoir lieu après qu'il ait été chez nous, dans certains dossiers dont celui que vous parlez, mais antérieurement à cette date, je ne suis pas au courant.

**M. Bourbeau:** Vous ne sauriez pas, par exemple, si M. Champagne a été un confrère de classe du ministre de Belleval ou des choses comme cela?

**M. Clair:** Ah! Ah! la farce.

M. Bourbeau: Est-ce que vous étiez au courant, M. Hamel...

**M. Rodrigue:** Est-ce que sa mère n'était pas la compagne de la mère de M. de Belleval?

**M. Bourbeau:** ...de liens qui auraient pu exister entre M. Champagne et le ministre de Belleval?

**M. Hamel:** Et le Mouvement Desjardins?

**M. Clair:** Répétez donc la question.

**M. Hamel:** Antérieurement à son arrivée chez nous?

**M. Bourbeau:** Oui.

**M. Hamel:** Non, je viens de vous le dire, je n'étais absolument pas au courant.

**M. Clair:** M. le Président, j'aimerais que le député de Laporte répète sa question parce que même s'il n'est plus ministre, l'ancien député de Charlesbourg a encore droit au respect. J'aimerais cela l'entendre juste pour être sûr de ce qu'il a dit.

**M. Bourbeau:** M. le ministre, si vous voulez bien faire en sorte qu'on puisse convoquer M. Champagne, on pourra lui poser la question. Malheureusement, vos témoins ne se présentent pas...

**M. Clair:** Je ne vous demande pas cela, je vous demande de répéter votre question

**M. Bourbeau:** ...à cette commission, alors on est obligé de poser des questions à des tiers.

**M. Clair:** Je vous demande de répéter votre question.

**M. Bourbeau:** M. le Président, je l'ai posée deux fois ma question. Cela ne donne rien de la reposer une troisième fois. Je pense...

**M. Clair:** Je lirai le journal des Débats.

**M. Bourbeau:** M. Hamel dit qu'il n'est pas au courant, alors je prends sa parole. M. Hamel n'a pas de raison de ne pas dire la vérité.

M. Hamel, si vous voulez, on va revenir à la transaction au terme de laquelle vous avez acheté Quebecair. Vous avez acheté Quebecair de M. Webster en août 1979 et vous avez payé 4 700 000 \$ pour les actions de M. Webster. Est-ce exact?

**M. Hamel:** Une minute.

**M. Bourbeau:** 4 762 785 \$ est le prix mentionné au contrat entre vous et M. Webster.

**M. Hamel:** Oui, c'est à peu près cela.

**M. Bourbeau:** C'était en août 1979. Deux ans après, presque deux ans exactement, en juillet 1981, vous convenez de vendre vos actions, enfin, vous et vos associés, au complet, au gouvernement du Québec pour à peu près 7 645 000 \$. J'additionne les 4 500 000 \$, qui ont déjà été payés en juillet 1981 aux actionnaires, à vous et vos associés, plus les 3 100 000 \$ qui vont vous être payés cet été si vous exercez votre option, cela fait en tout un prix de vente de 7 600 000 \$ pour vos actions. Est-ce exact?

**M. Hamel:** Je ne vous ai pas suivi tout à fait dans votre calcul. Je ne peux pas dire que c'est cela.

**M. Bourbeau:** M. Hamel, le prix de vente... c'est au bilan.

**M. Perron:** Il n'est pas capable de calculer.

**M. Bourbeau:** ...de vos actions, Mouvement Desjardins et Provost, au gouvernement du Québec est de combien?

**M. Perron:** Tu ferais mieux de grossir, toi, là!

**M. Hamel:** Le prix de vente de tous les actionnaires privés<sup>7</sup>

**M. Bourbeau:** Oui, mais les 93%, parce que vous détenez 93%.

**M. Hamel:** Il va falloir que je le calcule, je ne l'ai pas là.

**Une voix:** Voyons donc!

**M. Bourbeau:** M. Hamel, vous savez fort bien que vous avez vendu, vous et vos associés, pour 4 500 000 \$ d'actions en juillet 1981. Les journaux en ont parlé. Tout le monde en a parlé. C'est dans les contrats partout. Vous avez les contrats devant vous. 4 500 000 \$, c'est un chiffre qui est facile à retenir, non? Les chiffres sont-ils trop petits? Faudrait-il parler de centaines de millions pour que vous vous en souveniez?

**M. Hamel:** En fait, je n'ai pas les chiffres devant moi, mais si vous voulez que je vous les confirme, je vais les regarder.

**M. Bourbeau:** Si vous me le permettez, M. Hamel, je vais poser la question à M. Bernier. M. Bernier, c'est quoi le prix de vente total des actions des actionnaires de Quebecair au gouvernement du Québec en vertu de la convention?

**M. Bernier:** Le gouvernement du Québec a racheté des actionnaires des actions privilégiées au coût de 4 500 000 \$. C'est cela? 45 000 actions au coût de 4 500 000 \$.

**M. Hamel:** Ce sont les privilégiées.

**M. Bernier:** Ce sont les privilégiées.

**M. Bourbeau:** Elles ont été payées en juillet 1981?

**M. Bernier:** Notre quote-part, on l'a réinvestie en dépôts à terme dans Quebecair. Vous voyez les chiffres dans l'état financier. C'est 1 395 000 \$. On s'est retourné de bord.

**M. Bourbeau:** D'accord. C'est cela,

M. Bernier: On a payé nos actions 1,60 \$ en moyenne et on les a vendues 2,25 \$, mais avec le "put" de la livraison dans deux ans. On avait ce choix, ou bien de les vendre comptant à Air Canada. On les a donc vendues à terme et sans intérêt, c'est-à-dire qu'on les a roulées dans 1848. C'est cela. Pour le Mouvement Desjardins, le résultat de la transaction a été d'enregistrer un bénéfice d'environ 400 000 \$ qu'il a fallu comptabiliser sans y toucher, parce qu'on avait seulement fait un transfert de livres.

**M. Gauthier (Paul):** C'est un faux bénéfice dans un sens puisqu'il était comptable, mais, effectivement, on n'a pas encore touché l'argent et là aussi il y a un coût pour supporter pendant deux ans cet argent, ce qui fait qu'il ne reste pas de bénéfice.

**M. Bourbeau:** Le bénéfice du Mouvement Desjardins, si je peux dire, dans l'opération est de quelque 400 000 \$, mais il y a des coûts d'intérêts à assumer entre-temps.

**M. Gauthier (Paul):** Ils s'équivalent à peu près.

**M. Bernier:** C'est-à-dire qu'on supporte les actions pendant deux ans sans aucun retour. Donc, en définitive...

**M. Bourbeau:** Oui, seulement les actions communes.

**M. Bernier:** ...cela va donner le même résultat que si on les avait vendues comptant au fédéral.

**M. Bourbeau:** D'accord. Seulement les actions communes, parce que les actions privilégiées vous ont été payées comptant.

**M. Bernier:** Les actions privilégiées ont été payées comptant, mais, comme le Mouvement Desjardins avait comme objectif de rester dedans pour continuer à rationaliser, on a réinvesti nos actions privilégiées en dépôts à terme dans Quebecair.

**M. Bourbeau:** Oui, mais Quebecair vous paie un intérêt sur ce montant.

**M. Bernier:** Évidemment, elle a besoin des fonds.

**M. Bourbeau:** Oui, d'accord, mais ce que je veux dire, c'est que...

**M. Bernier:** Cela veut dire que des 15 000 000 \$ que le gouvernement du

Québec a investis, il a remboursé 4 500 000 \$ d'actions privilégiées, mais nous avons retourné 1 400 000 \$.

M. Bourbeau: Oui, d'accord, mais vous avez prêté 1 400 000 \$ moyennant intérêts.

M. Bernier: On a prêté 1 400 000 \$, parce qu'on voulait être sur la même base que les autres actionnaires.

M. Bourbeau: D'accord. Ce 1 400 000 \$, ce n'est pas de l'argent perdu. Vous retirez des intérêts et c'est garanti par le gouvernement. (18 h 15)

M. Bernier: On retire des intérêts. On a une "lettre de confort". On présume que c'est une bonne garantie.

M. Bourbeau: Oui, une "lettre de confort" du ministre des Transports, c'est aussi bon que la banque. Soyez sans crainte. En résumé, le Mouvement Desjardins a fait environ 400 000 \$ de profit, disons, brut dans la transaction. Pour tenter de départager cela, vous avez 31% des actions, je crois.

M. Bernier: 31% dans l'ancienne et 34% dans la nouvelle.

M. Bourbeau: D'accord. Le groupe Provost a à peu près un tiers de vos actions.

M. Bernier: Le groupe Provost en a onze dans les 1848.

M. Bourbeau: Bon, onze représente à peu près le tiers, oui. Alors, si vous retirez 400 000 \$ de profit brut, on peut dire que le groupe Provost retire à peu près 150 000 \$ de profit brut. Je présume que c'est le même ordre de grandeur.

M. Leblond: Il n'a peut-être pas le même coût moyen de propriété, M. Bourbeau.

M. Bourbeau: Pardon?

M. Leblond: Je m'excuse. Il n'a peut-être pas le même coût moyen de propriété.

M. Bernier: Non, le coût de propriété - M. Leblond, c'est exact - du groupe Provost est un peu plus élevé que le nôtre.

M. Bourbeau: D'accord.

M. Bernier: Et à part cela, lui aussi supporte évidemment, le financement de ses actions.

M. Bourbeau: De ses actions ordinaires?

M. Bernier: De ses actions ordinaires. Il

a été payé pour ses actions privilégiées.

M. Bourbeau: Ses actions privilégiées ont été payées comptant.

M. Bernier: Voilà!

M. Bourbeau: M. Hamel, est-ce que vous êtes d'accord avec monsieur?

M. Hamel: Oui, c'est parfait.

M. Bourbeau: Alors, 7 645 000 \$, disons 7 600 000 \$, c'est à peu près le prix que le gouvernement du Québec paiera pour la totalité des actions de tout le groupe. Est-ce exact?

M. Gauthier (Paul): Oui.

M. Bourbeau: M. Gauthier, vous dites que c'est exact? Bon!

M. Gauthier (Paul): Oui.

M. Bourbeau: Alors, M. Hamel, le gouvernement du Québec paiera 7 600 000 \$ pour les actions et vous avez payé ces actions 4 700 000 \$ de M. Webster il y a deux ans. C'est donc dire que le profit brut, total, qui se fait sur cette transaction est de 2 900 000 \$. C'est facile, c'est 7 600 000 \$ moins 4 700 000 \$. Je laisse faire les centaines de milliers, je laisse faire les décimales. Donc, un profit brut au départ de 2 900 000 \$. D'accord? Vous me suivez?

M. Hamel: Je vous suis jusqu'à ce que vous arriviez au bout et que vous déduisiez le coût de supporter l'investissement.

M. Bourbeau: Oui, oui, on y arrivera après. Il faut quand même commencer par mentionner les données de base. Après cela, on parlera des coûts. Alors, 2 900 000 \$ est le profit brut qui sera fait sur les actions. Je dis bien brut parce que...

M. Hamel: Non, il n'y a pas de profit brut parce qu'avant de calculer un profit brut il faut soustraire le coût de l'investissement.

M. Bourbeau: Oui, je comprends, M. Hamel.

M. Hamel: D'accord?

M. Bourbeau: Je comprends, mais vous avez acheté...

M. Hamel: Cela n'est pas un profit brut.

M. Bourbeau: ...des actions à 4 700 000 \$ et elles ont été revendues

7 600 000 \$. Alors, il y a quand même un profit au départ. Avant déduction des coûts, il y a quand même un profit de 2 900 000 \$ qui se fait.

**M. Hamel:** Non, ce n'est pas un profit, c'est un revenu duquel il faut déduire les dépenses.

**M. Bourbeau:** D'accord, un revenu. Alors, il y a un revenu...

**M. Clair:** Brut.

**M. Bourbeau:** ...brut de 2 900 000 \$.

**M. Clair:** Bon, on commence à s'entendre.

**M. Bourbeau:** Vous et votre groupe Expéditex détenez 51% des actions de Quebecair.

**M. Hamel:** 51,6%, pour être exact.

**M. Bourbeau:** Oui, je comprends, mais je vous... 51,6% des actions de Quebecair. D'accord?

**M. Hamel:** C'est cela,

**M. Bourbeau:** Enfin, de la compagnie mère. On ne s'empêtrera pas dans les fleurs du tapis. C'est donc dire que des 2 900 000 \$ de revenu brut, pour employer votre expression, vos 51% signifient à peu près 1 500 000 \$ de revenu brut. D'accord?

**M. Hamel:** Grosso modo, oui.

**M. Bourbeau:** 1 500 000 \$, d'accord. En plus de cela, vous avez vendu des actions en cours de route au Mouvement Desjardins et à la Corporation Provost. Est-ce que vous les avez vendues le même prix que vous les aviez payées à M. Webster ou avec un profit?

**M. Hamel:** Il y a eu des coûts inhérents à cette transaction.

**M. Bourbeau:** Je ne vous parle pas des coûts, je vous parle des profits.

**M. Hamel:** Non, non, mais, écoutez, quand on vend des actions sur lesquelles il y a déjà eu des coûts, il faut les vendre plus cher. C'est ce qui est arrivé.

**M. Bourbeau:** Bon, vous les avez vendues plus cher.

**M. Hamel:** Alors, il y a eu une transaction privée et elles ont été vendues plus cher.

**M. Bourbeau:** Bon! De combien plus cher?

**M. Hamel:** Une certaine proportion. Dans le cas de Desjardins, on a fait une entente spéciale parce que l'arrivée du groupe Desjardins dans la transaction avec Quebecair représentait aux fins pour lesquelles je m'étais impliqué dans Quebecair une valeur inestimable. Les actions ont été vendues 1,60 \$.

**M. Bourbeau:** Et vous les aviez payées 1 \$.

**M. Hamel:** C'est cela, oui.

**M. Bourbeau:** Donc, vous avez fait un profit de 0,60 \$ l'action quand vous avez vendu à Provost et au Mouvement Desjardins.

**M. Hamel:** Il y a eu deux transactions avec Desjardins. La première a été pour 21% à 1,50 \$ et la deuxième à 1,60 \$.

**M. Bourbeau:** Bon, d'accord. Disons une moyenne de 1,55 \$. Ce n'est pas tellement important.

**M. Hamel:** Environ.

**M. Bourbeau:** Combien cela faisait-il d'argent? Combien y avait-il d'actions? Vous aviez 1 396 000 \$ au départ. Vous en avez vendu 42%. Vous avez vendu quelque chose comme 600 000 actions avec un profit de 0,55 \$ l'action, n'est-ce pas?

**M. Clair:** M. le Président, question de règlement.

**Le Président (M. Boucher):** Question de règlement, M. le ministre.

**M. Clair:** Je ne sais pas où le député s'en va, mais on est ici pour étudier... M. le Président, je soulève une question de règlement. C'est mon droit comme député de le faire. La commission a pour mandat d'étudier le dossier de Quebecair. Actuellement, si je comprends bien, ce que nous sommes en train d'étudier, ce sont des relations entre M. Alfred Hamel, d'une part, et la Société d'investissement Desjardins, d'autre part, qui ont eu lieu bien avant que le gouvernement intervienne et qui concernent des parties privées. Je ne sais pas quel est l'objectif que poursuit le député, mais je trouve qu'il détourne présentement la commission parlementaire de son vrai sens. Ce qu'il essaie de faire - cela fait longtemps qu'on le sait, il l'a dit à plusieurs reprises - ce n'est pas du tout de connaître les problèmes de Quebecair et de voir quelles sont les difficultés qu'a éprouvées Quebecair, quelles sont les possibilités de réorganisation.

J'invoque le règlement parce qu'à mon sens - peu importe, les témoins répondent bien, ils n'ont pas de pouvoir de se défendre devant la commission parlementaire - ce que le député veut faire, c'est détourner le mandat de la commission parlementaire. En effet, je me rends compte, en l'écoutant et en écoutant ses questions et les réponses, que ce dont il traite, c'est de relations entre M. Alfred Hamel, Expéditex et la Société d'investissement Desjardins et non pas des transactions relatives à Quebecair, comme entreprise, et non pas quant de l'évolution et des difficultés financières de Quebecair. Ce sont des relations de parties privées.

**M. Bourbeau:** M. le Président, sur la question de règlement.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** Le ministre des Transports prétend que cela ne concerne pas l'évolution de Quebecair. Je dirai simplement que les fonds qui ont été utilisés pour acheter les actions dont on parle sont des fonds publics. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas en parler. Je suggérerais au ministre...

**M. Clair:** Absolument pas.

**M. Bourbeau:** M. le Président, si vous voulez, je vais terminer mon intervention. Je suggérerais au ministre de s'asseoir bien confortablement dans son fauteuil, de boucler sa ceinture et autre chose, si possible, et de s'abstenir de toujours intervenir quand le député de Laporte est en train d'interroger les gens.

**M. Clair:** M. le Président, je reviens sur ma question de règlement parce que le député dit qu'on est en train, par ses questions, de traiter d'actions qui ont été achetées par des fonds publics. Ce n'est pas le cas. Ce dont il traite, c'est d'actions qui ont été achetées par la Société d'investissement Desjardins de M. Alfred Hamel. Dans ce sens, je ne vois pas quel est le lien que le député essaie de faire.

**M. Bourbeau:** M. le Président, c'est que M. Hamel nous a dit tout à l'heure que son profit total dans la transaction est de 194 000 \$. Je tente de vérifier si cela est exact. Je ne mets pas en doute la parole de M. Hamel, mais je veux voir si c'est exact qu'il a fait 194 000 \$ de profit. Il me semble que c'est normal qu'on pose des questions dans ce sens.

**Le Président (M. Boucher):** Si vous le permettez, M. le député de Laporte, il est déjà 18 h 20. Si les membres de la

commission sont d'accord pour qu'on continue jusqu'à 19 heures ou 20 heures. Si on peut continuer.

**M. Bourbeau:** Peut-être qu'on pourrait seulement finir ce point.

**Le Président (M. Boucher):** On pourrait quand même finir ce point. Je vois le mandat de la commission: étude de l'évolution et de l'avenir de Quebecair. Lorsqu'on parle d'autres choses que Quebecair, je n'ai pas la connaissance du dossier pour vous donner des directives sur le fond des questions. Si les témoins croient que cela n'entre pas dans leur mandat de répondre à des questions semblables, ce sont les témoins qui peuvent le dire. Pour le moment, il serait peut-être bon qu'on mette fin au débat et qu'on suspende jusqu'à 20 heures.

**M. Gratton:** M. le Président, avant qu'on suspende, je dirai simplement que les questions que posait le député de Laporte étaient ni plus ni moins l'extension que celles qu'avait posées préalablement le député de Vimont à M. Hamel. Quant à moi, je trouve que votre avis est tout à fait conforme au règlement que si, en tout temps, un de nos invités considère qu'il n'est pas d'intérêt public ou du mandat de la commission de répondre aux questions du député de Laporte, libre à cette personne d'en décider. Je verrais mal que ce soit le ministre qui indique au député de Laporte, aux témoins ou aux membres de la commission ce qui est pertinent ou ce qui ne l'est pas.

**M. Clair:** M. le Président, le député de Gatineau ne sortira pas son collègue, le député de Laporte, de l'embarras aussi facilement parce que la question des profits...

**Le Président (M. Boucher):** S'il vous plaît!

**M. Clair:** ...ou des supposés profits à partir des fonds publics a été soulevée de notre côté. On n'a donc pas de reproche à nous faire de ce côté. Le député de Gatineau est assez intelligent pour comprendre - je le connais assez pour cela - qu'il y a une différence entre les transactions intervenues entre le gouvernement et les actionnaires et les transactions intervenues entre les parties privées avant que le gouvernement intervienne. Cela m'apparaît évident.

**M. Gratton:** Alors, ce serait à M. Hamel de décider si ce n'est pas du ressort de la commission; ce n'est pas au ministre. C'est ce que j'entends.

**M. Clair:** M. le Président, ce n'est pas à lui, c'est au président de la commission de décider si les membres respectent le mandat de la commission ou pas.

**M. Bissonnet:** Il y a des questions qui sont posées qui sont bien.

**Le Président (M. Boucher):** Je pense, M. le député de Laporte que vous êtes en mesure de connaître le dossier. Dans le mandat de la commission on parle de l'étude de l'évolution et de l'avenir de Quebecair. Quand les questions ne se rapportent pas à Quebecair, pour ma part je ne peux pas les accepter. Si les invités veulent y répondre, évidemment, libre à eux d'y répondre, mais essayons de nous en tenir à la pertinence du débat.

**M. Rodrigue:** M. le Président, seulement une petite seconde, s'il vous plaît! Étant donné qu'on a fait référence à la question que j'avais posée tout à l'heure, je veux quand même faire remarquer au député de Gatineau que j'ai demandé à M. Hamel quelles étaient les conséquences financières pour lui de l'implication du gouvernement du Québec dans le dossier de Quebecair, mais je n'ai pas demandé de commencer à nous révéler les transactions qu'il a faites avec d'autres partenaires privés à ce moment-là. Il me semble que c'est la différence qu'il faut faire entre ce qui implique les fonds publics et des transactions normales entre partenaires du secteur privé.

**M. Bourbeau:** M. le Président, si vous voulez, je vais finir de poser mes questions à M. Hamel sur ce sujet.

**Le Président (M. Boucher):** Alors, les membres de la commission sont-ils d'accord pour continuer encore cinq minutes?

**Une voix:** Certainement. Cela va très bien.

**Le Président (M. Boucher):** Cinq minutes.

**M. Bourbeau:** M. le Président, je peux vous assurer que cela concerne Quebecair, pour demeurer, comme vous le dites, dans la pertinence du débat. Je peux vous assurer également que je ne suis absolument pas dans l'embarras et je me demande qui l'est, parce que ce n'est pas moi qui ai interrompu la conversation avec M. Hamel.

M. Hamel, je pense qu'on peut voir assez facilement que, lorsque vous avez vendu au Mouvement Desjardins, vous avez fait un profit brut, pour employer votre expression, d'environ 300 000 \$ à 400 000 \$. On voit que c'est à peu près 600 000 actions à 0,55 \$ en moyenne de profit. Alors, disons

300 000 \$ en termes vagues. Vous avez également perçu un bonus, une prime sur vos actions, c'est au contrat. Alors, cette prime se chiffre exactement à 300 000 \$. Je pense que vous vous en souvenez, de celle-là. Vous en souvenez-vous?

**M. Hamel:** Absolument.

**M. Bourbeau:** Alors, 300 000 \$ en prime. Si on regarde les chiffres que j'ai alignés, je pense qu'ils ne sont pas tellement compliqués. Je résume: le profit fait sur la transaction entre le coût à l'achat et le coût à la vente est de 2 900 000 \$. Vous avez la moitié des actions à peu près, un peu plus que la moitié d'ailleurs, ce qui fait environ 1 500 000 \$ pour votre part. Vous avez 300 000 \$ de profit avec le Mouvement Desjardins quand vous lui avez revendu une partie de ses actions et vous avez fait 300 000 \$ en prime avec le gouvernement du Québec, votre prime personnelle de 300 000 \$. Donc, au départ vous avez fait un profit brut de 2 100 000 \$. J'avance ce chiffre-là; vous dites 194 000 \$ et moi, je vous dis 2 100 000 \$. Pourriez-vous m'expliquer comment les chiffres que j'avance et qui sont basés sur les contrats diffèrent du vôtre, parce que c'est un rapport de dix à un?

**M. Bernier:** M. le Président, si vous le permettez, j'aurais seulement une précision sur la transaction entre M. Hamel et le Mouvement Desjardins. On avait convenu avec M. Hamel, lorsqu'on s'était rencontré pour faire une participation dans Quebecair, que cela pouvait se passer de deux façons: soit qu'on faisait la transaction en même temps que lui avec M. Webster soit qu'on la faisait après. Il s'est avéré plus facile de réaliser la transaction en permettant à M. Hamel de faire, dans un premier temps, la transaction avec M. Webster à cause des débetures de Quebecair vis-à-vis de M. Webster et de certains traitements privilégiés que Quebecair pouvait obtenir à condition que M. Hamel soit à la direction de Quebecair. On a laissé faire la transaction par M. Hamel. On n'avait pas déterminé au départ le partage, mais il était évident que pour la SID, il fallait que ce soit quelque chose d'au moins 21% parce que chez nous, on est une société d'investissement et que si on ne consolide pas, il n'est pas intéressant de faire un investissement. Alors, des investissements en bas de 21%, on les regarde de loin. C'était clair en partant qu'on n'était pas intéressé en bas de 21%.  
(18 h 30)

Quand les transferts, ont été faits, on a évalué avec M. Gauthier le coût des dépenses que M. Hamel avait faites pour acheter les actions et pour les supporter jusqu'au jour où on les a achetées. On a eu

une démonstration claire, nette et précise qui nous a satisfaits en ce sens que, si on avait fait la transaction à peu près en même temps que lui, cela équivalait peut-être à 1,50 \$ au moment où on l'a faite, aussi près que possible. Dans un deuxième temps, il les avait supportées plus longtemps avec du financement très élevé; alors, on les a achetées à environ 1,68 \$, pour avoir un prix moyen. Au moment où on les a achetées de M. Hamel, cela veut dire qu'elles nous auraient coûté à peu près la même chose que si on les avait achetées en même temps que lui. C'était cela notre idée d'ajuster notre prix. On partait du prix de 1 \$, plus le coût d'acquisition ou le coût de financement et c'est comme cela qu'on est arrivé à notre compte.

**M. Bourbeau:** Sans aucun profit pour M. Hamel?

**M. Bernier:** M. Hamel nous a démontré, à notre satisfaction, qu'il avait supporté ces coûts.

**M. Bourbeau:** De toute façon, je veux quand même préciser, M. Hamel, que l'Opposition, ou le député de Laporte, ne vous blâme pas de faire un profit, loin de là. Je ne voudrais pas que vous pensiez que nous estimons que faire un profit, dans la société, pour un homme d'affaires, c'est une chose qui est mauvaise; au contraire, je pense que si vous pouvez trouver quelqu'un qui est prêt à vous payer...

**M. Clair:** Je n'ai jamais vu quelqu'un d'embarrassé comme cela.

**M. Rodrigue:** C'est un mauvais patinage à reculons.

**M. Bourbeau:** Je ne comprends pas ce que le ministre des Transports veut dire. Moi, je pense, M. Hamel, que si vous avez trouvé quelqu'un qui était prêt à vous payer 25 000 000 \$ pour vos actions, tant mieux pour vous. Je ne vous blâme pas d'avoir fait un profit en vendant vos actions au gouvernement du Québec. Si vous avez fait 2 000 000 \$ de profit, tant mieux pour vous en tant qu'homme d'affaires. C'est que vous avez été plus astucieux et que vous avez réussi à négocier un bon contrat. Mais je voudrais simplement savoir comment vous pouvez, vous, dire que votre profit est de 195 000 \$, alors que, au départ, si on regarde les contrats, il se situe au moins à 2 000 000 \$. Je comprends qu'il y a eu des frais d'intérêt sur les montants d'argent et peut-être des frais d'avocat et des choses comme cela, mais de là à justifier une différence entre 194 000 \$ et au-dessus de 2 000 000 \$, il m'apparaît que l'écart est énorme et je ne vois pas comment on peut y

arriver.

**M. Hamel:** M. le Président, lorsque j'ai répondu au député de Vimont à la suite de sa question concernant ce qui a paru dans la Presse du 4 décembre 1982, j'ai répondu exactement sur la base de ce qu'il m'a demandé, c'est-à-dire ce qu'il y avait dans la Presse. Dans la Presse, on parlait d'un profit depuis que Québec était embarqué. À un moment donné, on vend au Québec, en août 1983. Il est bien entendu - je ne l'ai pas mentionné parce que l'occasion ne s'est pas présentée - que les 300 000 \$ de prime que vous avez mentionnés n'étaient pas inclus. Ce que j'ai dit concernant le profit de 194 000 \$ est la vérité. Cela a été calculé par des comptables étrangers à notre organisation.

Maintenant, les 300 000 \$, si vous voulez en parler, on peut en parler, c'est facile. Tout d'abord, ma conception des affaires, c'est que ce n'est pas ce que cela coûte quand on paye quelque chose pour avoir un service, mais c'est ce que cela rapporte. Je peux vous dire que le fait que j'aie accepté, pour la prime de 300 000 \$ dont on a parlé, de garder le contrôle de Quebecair a fait épargner à Quebecair aujourd'hui, au 1<sup>er</sup> mars, 1 150 000 \$ de frais d'intérêt qui, autrement, auraient dû être payés par la compagnie si le contrôle avait changé.

De plus, je voudrais vous dire une autre chose. Cela semble assez facile, 300 000 \$, c'est un profit net dans sa poche. J'ai entendu toutes sortes de réflexions là-dessus. Mais n'oubliez pas que l'engagement que j'ai pris de garder le contrôle jusqu'à ce qu'une négociation conduite à des taux acceptables, enfin à des termes acceptables par toutes les parties de la dette de M. Webster de 8 000 000 \$, c'est quelque chose d'important. C'est un engagement qui peut coûter des grosses dépenses à celui qui vous parle. Il n'y a rien qui me garantit que, le 1<sup>er</sup> août, ce problème sera réglé. En supposant qu'il n'est pas réglé et il ne l'a pas été jusqu'à maintenant malgré tous nos essais et il y a eu plusieurs rencontres avec le groupe Webster, cela voudrait dire qu'on reste accroché. Le gouvernement ne sera pas obligé de nous payer le 1<sup>er</sup> août si cette affaire n'est pas réglée. Alors, il faudrait supporter tout près de 2 000 000 \$ d'investissements pendant un temps indéterminé, on ne le sait pas. Il n'y a rien qui ne me garantit que cela sera réglé le 1<sup>er</sup> août. Je peux vous assurer que c'est une responsabilité assez grande. Alors ces 300 000 \$, je ne les considère pas comme un profit; il y a des dépenses rattachées à cela. Il y en a eu jusqu'à maintenant, d'ailleurs. C'est cela, ma réponse là-dessus. Je ne les considère pas comme un profit.

**M. Bourbeau:** Est-ce que vous avez personnellement garanti les 8 000 000 \$ de dette à M. Webster?

**M. Hamel:** Non, non, il n'y a pas de garantie personnelle sur le remboursement lui-même.

**M. Bourbeau:** Ah! bon. Les 8 000 000 \$, les débetures de M. Webster, remarquez que c'est vous qui en avez parlé, moi, je n'avais pas l'intention d'en parler parce que je sais qu'il y a des litiges là-dessus. Puisque vous avez ouvert la porte, on va en parler. Cet argent-là que vous n'avez pas garanti personnellement, ça c'est Quebecair qui doit l'argent.

**M. Hamel:** C'est ça.

**M. Bourbeau:** D'accord. Vous, vous avez dit: Parce que je suis demeuré actionnaire majoritaire et au contrôle de Quebecair, ça rapporte de l'argent à Quebecair et c'est rentable pour Quebecair, parce que Quebecair peut continuer à jouir de prêts avantageux. Mais est-ce que ce n'était pas à votre avantage de demeurer quand même, indépendamment de la prime de 300 000 \$, au contrôle de Quebecair puisque de toute façon vous êtes actionnaire et que vos actions ne vous seront pas payées avant juillet prochain? Est-ce que ce n'est pas intéressant pour quelqu'un à qui on doit une somme importante de rester dans la société pour s'assurer qu'elle est bien gérée plutôt que de laisser la société être administrée par d'autres?

**M. Hamel:** Cela dépend du point de vue où on se place. Si vous regardez un investissement comme celui d'Alfred Hamel et d'Expéditex qui serait gelé dans Quebecair, écoutez il y a moyen de faire travailler l'argent mieux que ça. On a accepté d'être dans Quebecair pour un certain temps, on ne connaissait pas l'avenir. On a pris des risques. Évidemment, vu que la compagnie n'a pas enregistré de profits, c'est sûr que la valeur des actions n'a pas augmenté. Si on considère l'inflation, parce qu'on n'en a pas parlé encore, la valeur des actions au 1er août 1983 ne sera pas la même qu'il y a deux ans.

**M. Bourbeau:** M. Hamel, est-ce que le gouvernement du Québec ne vous a pas garanti au 31 juillet 1983 de vous payer un prix fixe de 2,25 \$ l'action, indépendamment de la valeur aux livres?

**M. Hamel:** Exactement.

**M. Bourbeau:** Alors, pourquoi vous nous dites que la valeur des actions tombe ou peut tomber, puis qu'il y a des problèmes? Il

n'y a pas de problème, vous êtes garanti par le gouvernement du Québec.

**M. Hamel:** Oui, le chiffre de 2,25 \$ est garanti comme tel. Mais j'ai mentionné qu'à cause de la diminution de la valeur de l'argent d'année en année, de l'inflation, votre argent n'a plus la même valeur. Vous ne pouvez pas acheter en 1983, pour le même nombre de dollars, ce que vous auriez acheté en 1981.

**M. Bourbeau:** Tantôt, M. Hamel, vous avez dit au sujet des 8 000 000 \$ du prêt de Webster à Quebecair que c'était de grosses responsabilités pour vous, puis que si au mois d'août ce n'était pas réglé il y aura des problèmes. Il n'y en a pas de problèmes. La convention avec le gouvernement du Québec dit qu'au 31 juillet 1983 vous êtes payé de vos actions. Ce n'est pas vous-même personnellement qui supportez la responsabilité du prêt de Webster, c'est Quebecair, puis Quebecair appartient au gouvernement. Alors, en quoi ça vous dérange?

**M. Hamel:** C'est là où, justement, il vous en manque un bout.

**M. Bourbeau:** Alors, dites-moi ça. On va apprendre ça.

**M. Hamel:** C'est que s'il n'y a pas eu une nouvelle négociation qui donne satisfaction à tous les actionnaires de Quebecair quant au paiement de la dette de M. Webster, parce que moi, Alfred Hamel et Expéditex on s'en va, le gouvernement a seulement à dire non, puis il ne nous paye pas.

**M. Bourbeau:** En vertu de quoi?

**M. Hamel:** En vertu de l'entente entre actionnaires.

**M. Clair:** M. le Président, juste pour éclairer, je citerai l'article 4,5 de la convention entre actionnaires: "Lemah s'engage à renégocier en faveur de la compagnie - Lemah c'est, je pense, Hamel viré à l'envers - les termes et modalités des prêts qui ont été consentis par Hochigan, The Imperial Trust, Dascon Investments. Les termes et conditions devront être acceptables à Expéditex Inc., Société d'investissement Desjardins, Corporation Provost et au ministre. Tant et aussi longtemps que l'engagement de Lemah n'aura pas été réalisé en entier, ni Lemah ni Expéditex ne pourront vendre leurs actions. Elles devront conserver le contrôle de Quebecair, Air Québec afin de permettre à la compagnie de continuer à bénéficier des avantages reliés à ces prêts.

"Les parties reconnaissent que l'entreprise a payé à Lemah une prime pour chacune des actions ordinaires de Quebecair, soit une somme totale de 300 000 \$ en considération du fait que Lemah accepte de conserver, tant et aussi longtemps que l'engagement mentionné au paragraphe 4,5 ne sera pas réalisé, une position majoritaire dans l'entreprise afin de permettre à Quebecair de continuer à bénéficier des avantages reliés aux prêts mentionnés."

**M. Bourbeau:** Quand vous dites renégocier les prêts, M. Hamel, il n'est pas dit pour quelle période. Le texte qui est employé est très vague.

**M. Clair:** Tous les actionnaires, c'est ça que dit le texte.

**M. Bourbeau:** À renégocier. Actuellement, on sait, parce que cela a été dit à plusieurs reprises, que la famille Webster, enfin les créanciers ont pris une action contre Quebecair, ça été dans les journaux, pour exiger le remboursement de ce prêt-là. Vous êtes au courant de ça, je présume?

**M. Hamel:** Exactement.

**M. Bourbeau:** Bon. Alors, qu'est-ce qui va arriver si la cour dit qu'effectivement les prêts sont dus? Qu'est-ce qui va arriver avec vos actions?

**M. Hamel:** Ah, là, c'est une autre affaire. Vous parlez d'une éventualité. C'est une hypothèse.

**M. Bourbeau:** C'est une renégociation que la cour aura faite elle-même, à ce moment-là?

**M. Hamel:** Non, écoutez. Vous parlez d'un événement qui n'était pas prévu et qui a été causé parce qu'il y a eu tellement de publicité à propos du dossier. Mais, laissez-moi vous dire que, quand vous parlez du fait que l'entente est vague, il n'y a pas de termes définis dans la nouvelle négociation, dans la nouvelle entente. Je dois vous dire qu'il y a eu plusieurs rencontres avec les intéressés et il n'y a pas eu moyen de s'entendre. C'est la preuve que les actionnaires sont exigeants.

**M. Bourbeau:** M. Hamel, vous dites...

**M. Hamel:** Et il n'est pas question de laisser aller des termes de quinze ans aux conditions qui ont été consenties et dont Quebecair jouit actuellement pour d'autre chose qui serait considérablement différent. En tout cas, jusqu'à maintenant, c'est l'expérience que nous avons acquise depuis que ce dossier fonctionne, depuis le 1er août

1981. Mais je dois vous dire qu'il y a beaucoup d'imprévu dans cette affaire.

**M. Bourbeau:** Oui, cela on s'en est rendu compte un peu, M. Hamel. Mais quand vous dites que la famille Webster a pris action parce qu'il y a eu pas mal de publicité à propos de ce dossier, vous voulez dire que, si personne n'en avait parlé, si on était resté silencieux, peut-être que Webster n'aurait pas su ce qui se passait et qu'il n'aurait pas pris action. Mais n'est-il pas vrai que M. Webster siège au conseil d'administration de Quebecair?

**M. Hamel:** Il y siégeait.

**M. Bourbeau:** Il siégeait jusqu'à quand?

**M. Hamel:** Jusqu'au mois d'avril 1982.

**M. Bourbeau:** Alors, comment pouviez-vous lui cacher ce qui se passait dans la compagnie puisqu'il siégeait au sein même du conseil d'administration de la compagnie Quebecair?

**M. Hamel:** Il n'était pas question de lui cacher quoi que ce soit.

**M. Bourbeau:** Bien oui, vous avez dit tantôt que la publicité au sujet du dossier a éveillé la curiosité de M. Webster, lui a mis la puce à l'oreille.

**M. Hamel:** Excusez-moi, j'ai mentionné qu'il y a eu beaucoup de publicité, mais je n'ai pas donné de précisions.

**M. Bourbeau:** Oui, mais cela impliquait que, si on n'avait pas fait de publicité, peut-être que M. Webster n'aurait pas su ce qui se passait et qu'il n'aurait pas réclamé le remboursement de son prêt. Et comme il siégeait à votre propre conseil d'administration, vous ne pouviez pas lui cacher cela.

**M. Hamel:** Non, non, il n'était pas question de lui cacher quoi que ce soit. Au contraire.

**M. Bourbeau:** Ah, bon. D'accord. Donc, ce n'est pas la publicité que l'Opposition a pu faire ou quelqu'un qui a renseigné M. Webster?

**M. Hamel:** Écoutez...

**M. Bourbeau:** Il était renseigné déjà?

**M. Hamel:** ...il y a des façons de faire de la publicité, de faire connaître des choses et il y en a d'autres aussi. Il y a différentes façons de procéder.

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

**M. Clair:** M. Hamel, sur cette question-là, est-ce que ce n'est pas plutôt tout le discrédit qui a été jeté à un moment donné sur Quebecair - et je pose la question aussi à M. Bernier - l'inquiétude qui a pu s'emparer à ce moment-là du créancier, une attitude psychologique qu'on a développée chez lui, qui ont fait en sorte que les négociations ont pu être rendues plus difficiles? M. Bernier?

**M. Bernier:** C'est bien possible parce qu'en fait je suis au conseil de Quebecair déjà depuis 1979. J'ai été président en 1980 et je n'ai pas vu M. Webster une fois au conseil. Il ne suivait pas tellement les activités du conseil. J'ai l'impression qu'il demandait des nouvelles à M. Hamel. Mais il est sûr aussi que tout le discrédit et tout ce qu'on a soulevé à propos de Quebecair dans les journaux ou ailleurs n'était pas de nature à rassurer M. Webster. C'est évident.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Viger, je vous ferai remarquer qu'il est tard. Je vais vous permettre une question tout simplement avant que nous suspendions.

**M. Maciocia:** J'ai seulement une question à poser à M. Hamel. Tantôt, vous avez dit que vous aviez fait un projet de 194 000 \$ sur vos actions de Quebecair. Je suppose que vous connaissiez ce montant au moment de la parution de l'article dans la Presse qui parlait de 1 900 000 \$. En supposant que vous connaissiez ce montant à ce moment-là, parce que c'est logique que vous le connaissiez - vous avez dit tantôt que vous n'étiez pas ici, au Québec et au Canada, à ce moment-là, mais que vous l'avez appris trois jours après, parce que vous êtes rentré au Québec trois jours après et vous n'avez pas jugé opportun de faire une mise au point - moi, je considère, M. Hamel, qu'en tant qu'homme d'affaires averti, qu'homme d'affaires responsable et en tant que président de Quebecair, il fallait, même trois jours après, tout de suite faire la mise au point; mieux encore, ne pas faire seulement la mise au point, mais demander une rétractation à la Presse à cause de la différence de 190 000 \$ à 1 900 000 \$. parce que cela induit tout le monde en erreur, s'il est vrai que vous avez raison. Même dans l'opinion publique, cela a laissé les gens supposer que vous aviez fait des profits indus.  
(18 h 45)

**M. Hamel:** Tout d'abord, lorsque cette nouvelle a paru dans la Presse du 4 décembre, la compilation inhérente au support de l'investissement n'avait pas été faite, c'est sûr.

**M. Maciocia:** À quelle date cela a-t-il été fait?

**M. Hamel:** Cela a été fait depuis ce temps. Depuis le 4 décembre, cela a été fait.

**M. Maciocia:** Depuis le?

**M. Hamel:** Depuis le 4 décembre, cela a été fait.

**M. Maciocia:** Le 4 décembre. Vous étiez au courant le 4 décembre?

**M. Hamel:** Non, non.

**M. Clair:** La publication.

**M. Hamel:** Le 4 décembre est la date de la publication dans le journal La Presse.

**M. Maciocia:** D'accord.

**M. Hamel:** À ce moment-là, il n'y avait pas de compilation qui avait été faite de nos coûts pour supporter l'investissement. Cela a été fait par la suite.

**M. Maciocia:** Quand?

**M. Hamel:** Cela a été fait il y a un mois. Je savais, grosso modo, que le profit de 1 900 000 \$ n'avait absolument aucun sens. C'est impensable. Je savais aussi que j'aurais l'opportunité de jeter de la lumière là-dessus pour le public. De plus, j'ai annoncé qu'il se pourrait que des procédures soient intentées contre le journal. Comme vous le savez, il y a des délais qu'on doit observer, et ces délais ne sont pas tous expirés.

**M. Maciocia:** Comment se fait-il, M. Hamel, que vous n'avez pas été au courant du montant de votre profit le 4 décembre dernier? C'est probablement une question stupide, mais c'est une question que se posent des gens stupides comme moi.

**M. Hamel:** Première des choses, un profit est réalisé lorsque vous avez vendu la marchandise et que vous avez été payé. Je savais très bien à première vue, sans faire de calculs, le 4 décembre, enfin, le 6 ou le 7 décembre lorsque j'en ai pris connaissance, que c'était impensable. C'est ce que j'ai, d'ailleurs, dit à mes amis, qu'il y avait une exagération coupable, sans bornes et impensable de la part d'un journal sérieux comme le journal La Presse. À ce moment-là, je ne pouvais pas donner de précisions puisque les compilations n'étaient pas faites.

**M. Maciocia:** Vous n'avez pas pris la précaution en tant que président de

Quebecair, de faire une mise au point, sans mentionner de chiffres. Vous venez de mentionner que c'était exorbitant, exagéré mais vous n'avez pas pris la précaution, en tant que président de Quebecair, de faire une mise au point.

**M. Hamel:** Je viens de vous dire que j'étais parfaitement conscient que la lumière pourrait être faite lors d'une occasion spéciale. Nous l'avons aujourd'hui.

**M. Maciocia:** Je regrette de vous le dire, mais vous n'étiez pas au courant qu'il y aurait une commission parlementaire à laquelle vous pourriez dire que vous n'aviez fait que 194 000 \$ de profit.

**M. Hamel:** Cela aurait pu être aujourd'hui.

**M. Maciocia:** Vous savez que cela ne fait pas longtemps qu'on a décidé de tenir une commission parlementaire.

**M. Hamel:** Cela aurait pu être aujourd'hui ou cela aurait pu être à n'importe quelle autre occasion également.

**Une voix:** Cela aurait pu être en décembre.

**M. Maciocia:** Parfait.

**Le Président (M. Boucher):** Je m'excuse. La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 h 30.

(Suspension de la séance à 19 h 49)

(Reprise de la séance à 21 h 03)

**Le Président (M. Boucher):** À l'ordre, s'il vous plaît! La commission des transports reprend ses travaux. Simplement, avant de donner la parole à un des membres de la commission, je voudrais préciser que M. Maciocia (Viger) remplace M. Cusano (Viau) comme intervenant.

**M. Gratton:** M. le Président...

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** ...ce n'est sûrement pas pour m'opposer à ce remplacement. Cependant j'aimerais vous demander si on est maintenant fixé sur le déroulement de nos travaux après ce soir, c'est-à-dire demain.

**M. Clair:** Si cela peut vous éclairer, j'ai cru que, dans la salle, ce soir, était présent M. Obadia. Je crois être informé qu'il devait témoigner demain. Je crois que

les gens de Nordair, M. Douville et les gens qui l'accompagnent pourraient être disponibles. J'ai vu dans la salle aujourd'hui, même si je ne le vois pas maintenant, M. Lizotte, qui avait également été convoqué. Quant à nous, tout ce que je peux faire, c'est répéter l'ouverture d'esprit du parti ministériel, c'est-à-dire la possibilité de finir un peu plus tard ce soir et de commencer peut-être un peu plus tôt demain matin et d'entendre les gens. L'autre possibilité, si je suis bien informé, c'est que la décision du comité consultatif était plutôt d'ajourner nos travaux à quelques jours; je crois que c'était au 14 mars prochain. Nous sommes ouverts, de ce côté-ci, aux deux possibilités, soit de travailler un peu plus tard ce soir et de travailler un peu plus tôt demain matin ou encore de tenir une deuxième journée de commission parlementaire le 14 mars qui, selon les informations qui m'ont été transmises par mon leader, était la date ultime à laquelle l'Opposition souhaitait poursuivre ses travaux, date qui pourrait me convenir. J'indique, cependant, aux députés de l'Opposition et au député de Gatineau, sans vouloir créer de chichi, que ce ne sera pas très facile de trouver une autre date compte tenu, sans prétention, de mon horaire très chargé au cours du prochain mois et aussi de l'horaire et de la disponibilité des gens de Quebecair qui, comme j'ai eu l'occasion de le dire plus tôt dans la journée, tout en essayant de gérer au mieux une compagnie alors qu'on leur fait, depuis un certain temps, un certain nombre de reproches, doivent se préparer pour venir répondre du mieux qu'ils peuvent aux questions des parlementaires. En plus de cela, ils sont occupés à des négociations avec le gouvernement du Canada et Air Canada. Je pense, M. le Président, que le député de Gatineau va bien comprendre cela.

Notre position, en résumé, est une position d'ouverture d'esprit. Si c'est possible d'accommoder les gens qui sont devant nous, les invités, d'accommoder l'Opposition et de nous accommoder, soit en prolongeant ce soir et en commençant plus tôt demain matin ou en tenant une commission le lundi 14, même si je vous avouerai qu'en ce qui me concerne, moi, personnellement, j'avais des activités inscrites à mon horaire dans mon comté qui me dérangent de façon très importante, pour ne pas créer de chichi, je suis prêt à y consentir. Je suis convaincu que mes collègues ministériels sont prêts à faire de même, mais je pense, M. le Président, qu'on ne pourra pas s'entendre sans que tout le monde ait un esprit de compromis.

**Le Président (M. Boucher):** C'est l'information que j'avais eue du vice-président, à savoir que la commission pourrait siéger à une date ultérieure. Mais,

étant donné que, suivant notre règlement, la commission est maîtresse de ses travaux, elle peut en disposer de la façon qu'elle juge la plus rentable. Il s'agit de s'entendre ce soir sur l'heure à laquelle on va terminer et sur l'heure à laquelle on pourra continuer demain matin.

**M. Gratton:** M. le Président, je remercie, d'abord, le ministre de ces précisions, ainsi que vous-même. Quant à nous, loin de nous le désir de nous accommoder en tant que membres de l'Opposition. Je pense que ce n'est pas ce qui est important, en fait. Ce qui est important, c'est de faire en sorte qu'on accommode le mieux possible ceux qui doivent témoigner devant la commission et surtout qu'on fournisse à la population la meilleure chance possible d'être bien informée sur l'ensemble du dossier que la commission est mandatée d'étudier. Dans ce contexte, il nous semble qu'il serait préférable de nous entendre maintenant.

Même en dépassant l'heure ce soir, même en commençant un peu plus tôt le matin, il nous semble tout à fait impossible de pouvoir procéder à l'audition de l'ensemble des personnes qui sont ici présentes. En l'occurrence, je pense qu'on pourrait sûrement - et le député de Laporte pourra me contredire s'il le désire - d'ici minuit, s'entendre pour libérer les gens qui sont avec nous depuis ce matin, quitte, cependant, à nous entendre avec M. Douville et M. Bourque, de Nordair. On sait qu'il y a une délégation d'une dizaine de personnes de Nordair qui est ici ce soir. Est-ce qu'on pourrait s'entendre avec elles pour les entendre demain matin, entre 10 heures et 13 heures, qui serait la période normale des travaux de la commission, pour ensuite ajourner au 14 mars, si on n'avait pas terminé l'audition de l'ensemble des invités?

Mais, si le président me le permettait, j'aimerais qu'on demande à M. Bourque, le vice-président de Nordair, de dire quelles pourraient être les contraintes du côté de sa délégation relativement à une telle possibilité.

**M. Clair:** M. le Président, quant à nous, je ne pense pas que, du côté de mes collègues, il reste beaucoup de questions à l'intention des gens qui sont devant nous présentement, les gens de Quebecair. Ce qu'il serait possible de faire et qui serait encore mieux, à mon avis, c'est filer jusqu'à 22 heures. Selon mes informations, les gens de Nordair pourraient se faire entendre dès ce soir. Maintenant, je pense que de compromis en compromis, si l'esprit qui anime le député de Gatineau est le même que le mien, il avait été convenu que la commission devait siéger deux jours, non pas deux jours et demi, trois quarts, trois tiers

pour finalement arriver à quatre jours. Je n'ai aucune objection à ce qu'on essaie d'accélérer les discussions avec les gens de Quebecair et qu'à compter de 22 heures ou 22 h 30 on puisse entendre les gens de Nordair.

**M. Gratton:** Est-ce qu'on pourrait demander à M. Bourque de nous dire quelles sont les disponibilités de son groupe? Cela pourrait peut-être nous éclairer pour prendre les décisions qui s'imposent ensuite.

**M. Clair:** Sans créer de précédent.

**M. Gratton:** Sans qu'il nous fasse de présentation.

**Le Président (M. Boucher):** Sans créer de précédent. Alors, M. Bourque, si vous voulez vous approcher d'un des micros.

**M. Bourque (André):** D'accord, je vous remercie, M. le Président. Effectivement, Nordair a été convoquée à cette commission et a apporté un soin tout à fait particulier à la présentation de son mémoire. Le président-directeur général de Nordair a tenu à se faire accompagner ici par toute la haute direction de Nordair, ce qui veut dire que dix personnes se sont déplacées de Montréal. D'ailleurs, on a dû bousculer un conseil d'administration qui devait avoir lieu demain matin; on l'a reporté à ce matin pour cela. M. Douville sera tout prochainement à l'extérieur du pays, ce qui rendrait une comparution ultérieure impossible. Nous sommes - pour paraphraser M. le ministre - très occupés aussi à gérer effectivement et rentablement une société aérienne québécoise et nous croyons qu'il est dans l'intérêt de la commission et, également, certainement des gens qui se sont déplacés ce soir de savoir s'ils seront entendus ce soir ou demain matin.

**M. Clair:** Est-ce que vous êtes disponibles pour être entendus ce soir?

**M. Bourque:** Je puis m'entendre avec mes gens pour qu'ils soient ici ultérieurement, certainement, si tel est le souhait de la commission.

**M. Clair:** Dès ce soir?

**M. Bourque:** Dès ce soir.

**M. Clair:** M. le Président, quant à nous, il n'y a pas de difficulté.

**M. Gratton:** Je m'excuse. Quant à nous, on n'aurait pas d'objection non plus, sauf qu'on a encore un bon nombre de questions à adresser à nos invités de Quebecair, de la Société d'investissement Desjardins, etc. Cela

nous mènerait à une heure assez tardive pour entreprendre l'audition du mémoire des gens de Nordair et on est convaincu qu'on ne pourrait pas terminer ce soir à une heure convenable.

**M. Clair:** M. le Président, on ne peut pas regarder son gâteau et le manger en même temps et le voir rester sur la table. L'entente était qu'il y avait deux jours de commission parlementaire. J'ai fait preuve de toute la souplesse possible; j'ai dit, plus tôt dans la journée, que nous étions disposés à tous les accommodements possibles pour tenter d'arranger et l'Opposition et les gens qui devaient venir en commission parlementaire. Comme je l'ai dit plus tôt dans la journée, je comprends que les gens de Nordair et M. Champagne aient des obligations qui peuvent ne pas leur faciliter leur présence en commission parlementaire aujourd'hui, demain ou le lundi 14. Mais, en toute honnêteté, je pense, encore une fois, que les compromis on les a à peu près tous faits. Je vous offre toute la gamme des possibilités.

Vous vouliez que la commission parlementaire soit ajournée afin de permettre demain la télédiffusion - comme le gouvernement le souhaitait aussi - des travaux de la commission parlementaire de l'éducation, souhait que j'accepte. Vous voulez que la commission parlementaire des transports soit ajournée à un autre jour avant le 14 mars, souhait que j'accepte. Mais on ne peut pas passer de deux jours à deux jours et demi, à deux jours et trois quarts, à trois jours, à trois jours et demi, à quatre jours peut-être à la commission parlementaire.

M. le Président, les compromis qu'on avait à faire on les a faits et je pense qu'on utilise mal le temps qu'on a devant nous. Si le député de Gatineau et l'Opposition officielle veulent procéder rapidement, nous pensons que c'est possible d'entendre les gens de Nordair ce soir. Après tout, eux aussi ont des obligations et ils doivent assez mal comprendre que la commission parlementaire ne puisse pas siéger demain, pas à huis clos, à la salle 81 en bas - la commission parlementaire des transports pourrait se réunir en bas à la salle 81 avec des micros, des journalistes, tout le monde en présence - pour un petit caprice soit que vous voulez la télédiffusion de cette commission. À première vue, je n'étais pas d'accord. Finalement, je me suis rallié. J'ai dit: D'accord, on va la remettre, la deuxième journée de la commission parlementaire, mais passer de deux jours à deux jours et demi, trois jours, trois jours et quart, quatre jours, il n'en est pas question.

**M. Gratton:** Il n'est pas question de quatre jours, non plus.

**M. Clair:** Commençons. Est-ce qu'il y a eu un consensus? Est-ce qu'il y a eu une décision du vice-président?

**Une voix:** Oui.

**M. Clair:** Alors, respectons-la.

**M. Bourbeau:** M. le Président, je demande la parole.  
(21 h 15)

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** M. le Président, je demande la parole pour dire ceci: Ce n'est pas l'Opposition qui a demandé que la commission parlementaire de l'éducation prenne la place demain de la commission parlementaire des transports.

**M. Clair:** Est-ce que vous vous opposez à ce que la commission parlementaire de l'éducation soit télédiffusée?

**M. Bourbeau:** Laissez-moi terminer. Je ne vous ai pas interrompu tout à l'heure.

**Le Président (M. Boucher):** S'il vous plaît!

**M. Gratton:** Vous n'êtes pas capable de le laisser parler tranquille, comme on le fait avec vous!

**M. Clair:** J'ai bien de la difficulté, je le reconnais et je m'en excuse.

**Le Président (M. Boucher):** S'il vous plaît, M. le ministre!

**M. Bourbeau:** Je sais, M. le ministre, que le bât vous blesse quand on prend la parole.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** M. le Président, j'étais en train de dire que ce n'est pas nous qui avons demandé que la commission de l'éducation siéger demain. Nous nous étions entendus pour avoir deux jours de commission parlementaire sur Quebecair. Comme les gens que nous avons invités, nous, de l'Opposition, doivent passer demain, nous trouvons qu'en toute équité les gens qui vont passer demain, la deuxième journée, devraient avoir le même traitement que ceux qui passent la première journée. C'est pour cela que nous demandons que les débats de la deuxième journée soient aussi télédiffusés.

En ce qui concerne les gens de Nordair, il semble que M. Douville, le président de Nordair - vous le savez, M. le ministre - avait été avisé en premier lieu que la

commission aurait lieu les 1<sup>er</sup> et 2 février. C'est la date que vous aviez indiquée au tout début et vous le lui aviez indiqué, d'ailleurs, lors de conversations. C'est vous-même, M. le ministre, qui avez retardé d'un mois la commission, parce que vous deviez aller en Europe. Vous m'en avez parlé, vous en avez parlé à M. Douville. Nous avons consenti à retarder d'un mois parce que vous faisiez un voyage en Europe. Voilà que M. Douville, maintenant, nous fait savoir que le 14 mars, c'est lui-même qui sera en voyage, je ne sais pas si c'est en Europe, mais, enfin, en dehors du pays. Il me semble qu'il serait normal que, dans son cas, puisqu'il a pris la peine de se déplacer avec un grand nombre de personnes pour être entendu, on fasse un effort et qu'on ait la courtoisie de l'entendre.

**M. Clair:** M. le Président, nous sommes disposés...

**Le Président (M. Boucher):** S'il vous plaît!

**M. Bourbeau:** M. le ministre, si vous voulez me laisser terminer, s'il vous plaît: Je sais que vous êtes bien nerveux. Pour ce qui est des gens qui sont devant nous ce soir, les gens du Mouvement Desjardins, M. Hamel, etc., nous avons encore un grand nombre de questions à leur poser. La première journée leur était destinée. Je ne vois pas pourquoi on escamoterait les témoignages de ces gens et qu'on les forcerait à revenir le 14 mars, alors qu'ils sont déjà ici, depuis le matin. Je pense qu'on devrait terminer le travail qu'on a commencé à faire avec les gens de Quebecair et si, par hasard, à la fin de la soirée, il y avait du temps pour les gens de Nordair, je ne dis pas. Mais je trouve que ce serait déplacé de demander à M. Douville de venir à 23 h 30 faire une présentation, alors que les gens seront absolument épuisés.

Nous avons demain matin deux ou trois heures. Les gens seront reposés. Il n'y a aucun problème qui nous empêche de siéger demain matin à 10 heures. À moins que le ministre ne veuille absolument empêcher les gens de Nordair de témoigner, je ne vois pas pourquoi il les empêcherait de témoigner demain matin. De toute façon, M. le ministre, si vous comptez les heures au compte-gouttes et que vous ne voulez pas nous donner plus de deux jours exactement, je serais d'accord pour que le 14 mars on retranche de la deuxième journée les deux heures qu'on donnera demain matin à M. Douville. Vous aurez exactement à ce moment-là, M. le ministre, vos deux jours, pas une minute de plus, et vous serez très satisfait.

**M. Clair:** M. le Président, plusieurs

choses. D'abord, en ce qui concerne la télévision des débats de la commission parlementaire de l'éducation, il est exact que c'est le gouvernement qui a demandé que ce soit télévisé. Par contre, à ma connaissance, l'Opposition ne s'est pas opposée, non plus, à ce que ce soit télévisé. Cela m'apparaît évident. D'autre part...

**M. Gratton:** Ce qui prouve que l'Opposition ne s'oppose pas toujours.

**M. Clair:** ...cette commission parlementaire, si elle a été fixée dans l'ordre du jour de M. Douville et des gens de Nordair pour les 1er et 2 mars, elle a aussi été fixée pour les 1er et 2 mars dans l'ordre du jour du président du conseil et du président-directeur général de Quebecair. J'ai communiqué avec ces gens-là ce soir, mais eux aussi, ils ont des contraintes d'agenda. Le président de la Société d'investissement Desjardins, le président de la Confédération des caisses populaires de Montréal vu qu'il est question de leur entreprise, aimeraient avoir le loisir d'être présents pendant tout le débat de cette commission et le contraire vous fâcherait probablement. Or, cela ne veut pas dire que ce serait facile pour eux de trouver une date dans leur agenda qui fasse leur affaire. Le 14 fait leur affaire.

Par ailleurs, en ce qui concerne le report de la commission des 1<sup>er</sup> et 2 février aux 1<sup>er</sup> et 2 mars, si ma mémoire est fidèle, cela ne faisait pas l'affaire seulement du député de Drummond, ministre des Transports, mais cela faisait également l'affaire de l'Opposition, du député de Laporte. Vous ne vous êtes pas opposé; cela a été d'un commun accord que cela a été décidé.

En ce qui concerne les discussions qui ont eu lieu au comité consultatif, ce soir, pendant la suspension, la décision du président est en ce sens que la commission parlementaire ajourne ses travaux au 14 mars et qu'en conséquence on puisse continuer à travailler jusqu'à minuit ce soir, mieux utiliser le temps de la commission que ce qu'on fait maintenant, entendre les gens de Quebecair, commencer à entendre les gens de Nordair. S'ils n'ont pas fini d'être entendus à minuit ce soir, rien n'empêche, si M. Douville n'est pas disponible pour venir continuer sa présentation ou pour répondre aux questions, qu'il désigne quelqu'un. Les gens de Nordair sont venus nombreux. Il n'y a rien qui empêcherait, si M. Douville ne peut pas être présent, qu'il délègue quelqu'un de son conseil d'administration, de son exécutif pour venir continuer le témoignage. À ce moment, M. le Président, on aura commencé ce soir à entendre M. Douville et on pourra continuer le lundi 14 mars.

Je veux bien croire l'argument qu'on nous fait valoir, c'est un argument logique.

M. Douville a voulu se faire accompagner d'une dizaine de personnes, mais, à ma connaissance il n'y en a qu'une qui a été invitée et c'est M. Douville lui-même. Dans le compromis, je vais même jusqu'à vous dire: Si M. Douville veut se faire remplacer par quelqu'un le lundi 14, soit! Je vous donne mon consentement d'avance. Qu'est-ce que vous voulez de plus, M. le Président?

**M. Houde:** Il a dit demain.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Gatineau.

**M. Clair:** Il n'a pas dit demain, M. le Président. Son porte-parole nous dit qu'il serait disponible dès ce soir.

**Le Président (M. Boucher):** M. Bourque.

**M. Bourque:** Oui, en fait, le message que j'ai pour la commission, c'est que Nordair est extrêmement intéressée à comparaître devant elle et espère que la commission pourra respecter l'horaire qui a été soumis à Nordair. En ce qui concerne la substitution de M. Douville, je pense que la commission peut aussi comprendre que M. Douville voue un intérêt très particulier à sa société et désire être le principal porte-parole de cette société aérienne. En fait, le but de notre intervention, ce soir, est simplement, d'abord, de vous assurer de l'intérêt de Nordair pour cette commission et de s'assurer qu'elle pourra être entendue soit ce soir, soit demain matin.

**M. Clair:** M. le Président, dans ce contexte, j'indique que - parce que je pense que l'Opposition se déferait de sa parole, des engagements qu'ils ont pris au comité consultatif - la commission parlementaire doit siéger deux jours. Nous avons consenti, afin d'essayer de trouver un compromis, à ce que la commission puisse siéger lundi le 14 mars, ce qui ne m'arrangeait nullement, ce qui n'arrangeait pas nécessairement le président de la SID, ni le président de Quebecair, ni le président de la Société d'investissement Desjardins. Tous ces gens, je les ai vus sur l'heure du souper parce que mon leader m'avait indiqué qu'une entente était intervenue. Franchement, j'espère que votre parole vaut plus que cela, M. le Président. C'est ce qui nous avait été indiqué. J'ai pris les arrangements pour que lundi, le 14 mars, autant de personnes que possible puissent être disponibles. M. le Président, je ne vois pas comment on peut sortir de cette impasse.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** Forcément, si le ministre

ne veut pas sortir de l'impasse, on n'en sortira pas, mais je lui offre la solution suivante. Le ministre nous dit: On pourrait continuer plus tard ce soir, commencer plus tôt demain matin et essayer de tout bâcler avant la tenue de la commission parlementaire de l'éducation à 14 heures demain après-midi. Par contre, on a, du côté de Nordair, M. Douville qui voudrait absolument comparaître soit ce soir ou soit demain matin. Le ministre s'inquiète énormément que la commission dépasse les deux jours convenus, les deux jours complets de séance que normalement nous aurions eus le 1<sup>er</sup> et le 2 mars. Ce que le député de Laporte suggérerait tantôt, j'en saisis le ministre à nouveau, c'est que nous terminions l'audition des gens de Quebecair et de la Société d'investissement Desjardins ce soir, que nous abordions demain matin, pendant deux ou trois heures, entre 10 heures et 13 heures, l'audition de M. Douville qui sera là avec son groupe de Nordair et que, le 14 mars, nous revenions entendre ceux qu'il nous reste à entendre, mais sur une période qui serait écourtée des trois heures que nous aurions consacrées à entendre Nordair demain matin.

On aura respecté l'enveloppe complète de deux jours. On aura accommodé M. Douville et le groupe de Nordair. On aura peut-être imposé aux gens de Quebecair et de la Société d'investissement Desjardins d'être ici demain matin en plus. Cela ne semble pas leur créer un problème de revenir le 14. Cela nous permettrait d'entendre M. Champagne également qui n'est pas ici et qui ne sera pas ici avant le 14, à moins que les informations que je possède ne soient erronées. Cela nous permettrait d'entendre M. Obadia et je ne sais qui d'autre que nous devons entendre et que nous ne pourrions pas entendre ce soir, cette nuit, demain matin ou à quelque autre heure. Il me semble que cela respecterait l'ensemble des données dont on a discuté ensemble. Je verrais mal que le gouvernement dise pour épargner trois heures: Non, c'est soit ce soir soit le 14.

**M. Clair:** M. le Président, est-ce que les députés de l'Opposition et mes collègues ministériels accepteraient qu'à ce moment-ci - je viens d'avoir un court conciliabule avec lui - le leader du gouvernement puisse prendre la parole?

**M. Bissonnet:** Il n'y a rien de compliqué là.

**Le Président (M. Boucher):** On veut entendre le plus de monde possible dans le temps requis.

**M. Bertrand:** M. le Président, j'étais présent à mon bureau et, évidemment, comme me le permettent les techniques de

communications, je pouvais savoir un peu ce qui se déroulait en commission parlementaire. Je m'attendais, évidemment, à ce qu'ici même, en commission parlementaire, sans que le leader parlementaire du gouvernement ait à intervenir, on en arrive à des ententes qui satisfassent un peu tout le monde, non seulement, bien sûr, les parlementaires, mais aussi les gens qui ont demandé à se faire entendre devant la commission.

Ce que je veux dire, c'est ceci et cela m'apparaît extrêmement important; le ministre en a fait état. Nous avons, le député de Laporte le sait, offert à l'Opposition de finir d'entendre les représentants et administrateurs de Québecair ce soir, d'entendre dès ce soir MM. Lizotte et Douville, et, dans la mesure où l'un des deux était absent, l'un ou l'autre. Je pense que c'est M. Lizotte qui était présent aujourd'hui; demain, à la convenance des membres de la commission parlementaire, de 9 heures, 9 h 30, 10 heures à 12 h 30, 13 heures, 13 h 30 ou 14 heures, peu importe, d'entendre tous les autres groupes ou toutes les autres personnes, d'autant plus qu'aujourd'hui et demain deux personnes se sont désistées parmi celles que nous devons entendre. Il y avait donc une possibilité d'en arriver à une entente.

Cet après-midi, à la demande du leader parlementaire du gouvernement, le comité consultatif sur la télédiffusion des débats s'est réuni. Il s'est réuni à 16 heures, à la suite d'une demande bien particulière qui correspond - là-dessus, je crois que, de toute façon, je dois indiquer que l'Opposition n'a pas fait d'obstruction, au contraire - aux priorités qu'on doit se fixer comme société. Il y a ce problème de toute la discussion des conditions de travail des employés oeuvrant dans le secteur de l'éducation qui va maintenant accaparer notre attention demain à compter de 14 heures. Nous avons offert à l'Opposition la possibilité de continuer à travailler demain toute la journée en séance publique, durant la matinée avec la télévision et, durant l'après-midi et en soirée, sans la télévision.

Lors de la première réunion du comité consultatif à 16 heures, l'Opposition nous a fait savoir par son porte-parole, le whip en chef de l'Opposition, que dans les circonstances actuelles, comme les personnes qui venaient ici aujourd'hui, au dire même de l'Opposition, étaient les invitées du gouvernement et que, demain, celles qui venaient devant la commission étaient les invitées de l'Opposition, cette dernière voulait avoir une journée complète pour elle-même et une journée complète télédiffusée. Il était d'ores et déjà évident, M. le Président, qu'au moins une bonne partie de cette journée-là allait être télédiffusée, c'est-à-dire demain matin, de 9 heures, 9 h 30 ou 10 heures jusqu'à 13

heures, 13 h 30, 14 heures. Cela, c'était très clair.

(21 h 30)

L'Opposition officielle nous a dit: Dans les circonstances actuelles, nous n'acceptons pas de commission parlementaire demain matin, même si elle est télédiffusée, parce que nous considérons que toute la journée au complet doit l'être. Là-dessus, il y a eu des consultations. La commission a poursuivi ses travaux. Vers 18 h 45, j'ai rencontré le ministre des Transports et je lui ai dit: Comment réagissez-vous face à la proposition qui nous est faite par l'Opposition de reporter à une date ultérieure l'audition de toutes les personnes qui devaient se faire entendre demain, le 2 mars? À ce moment-là, l'Opposition nous a fait valoir que, effectivement, elle préférerait que l'ensemble des personnes devait se faire entendre demain puissent être entendues à une date ultérieure et on a proposé la date du 14 mars pour que, justement, "les invités de l'Opposition", comme on les appelle, soient entendus et que toute la journée soit télédiffusée.

Nous avons argumenté, M. le Président. Nous avons dit: Demain matin et même ce soir, nous pourrions commencer à entendre ces personnes que vous considérez comme vos invitées et, demain matin, sachant que deux personnes se sont désistées, nous pourrions terminer les travaux de cette commission, l'audition des groupes qui veulent venir se faire entendre. Nous pourrions terminer tout cela demain vers 13 heures ou 14 heures en commençant à 10 heures, 9 h 30 ou 9 heures.

Cette proposition a été rejetée par le comité consultatif où siège le whip en chef de l'Opposition. Je dois dire très sincèrement que j'ai espéré - et j'en ai fait état à cette commission parlementaire aujourd'hui même - que, durant l'heure du midi, le ministre des Transports et le porte-parole de l'Opposition en viennent à une entente pour faire en sorte que nous puissions, dès ce soir, si possible, entendre MM. Douville et Lizotte, à défaut de l'un, l'autre, et, demain matin, procéder à l'audition des représentations de tous les autres groupes, de toutes les autres personnes qui ont été invitées à cette commission parlementaire. Cela a été refusé par le comité consultatif sur la télédiffusion des débats où siègent notre whip en chef, M. Jacques Brassard, député de Lac-Saint-Jean, et le whip en chef de l'Opposition, M. Michel Pagé, député de Portneuf.

Dans ce contexte-là, si, ce soir, le leader adjoint de l'Opposition me dit que nous pourrions effectivement, en nous donnant des heures raisonnables, arriver à entendre M. Lizotte qui, paraît-il, est présent...

**Une voix:** M. Douville aussi.

**M. Bertrand:** M. Douville aussi.

**M. Clair:** Il est disponible.

**M. Bertrand:** ...et demain matin entendre les autres personnes qui sont inscrites à cette commission parlementaire, je dis au leader adjoint de l'Opposition que nous sommes tout à fait disposés à procéder de la sorte: terminer les auditions avec les administrateurs de Quebecair, tenir les auditions avec MM. Lizotte et Douville et, demain matin, terminer avec les quatre autres personnes qui sont inscrites aux auditions de cette commission. Nous sommes tout à fait disposés à le faire. Plus que cela, je dirai même à l'Opposition que, n'eût été l'attitude de son représentant au comité consultatif sur la télédiffusion des débats, je suis convaincu que nous aurions pu arriver à une entente qui nous aurait permis de terminer nos travaux demain vers 13 ou 14 heures en ayant entendu tout le monde. Je veux que MM. Douville et Lizotte le sachent. Je veux qu'ils le sachent. Nous avons offert que demain matin, à 10 heures, la commission puisse siéger et entendre MM. Douville et Lizotte et toute autre personne jusqu'à 13 heures, parce que la commission de l'éducation ne siège pas pendant cette période. Nous l'avons offert et cela a été refusé. Je dis que cela a été refusé parce que l'Opposition - et là-dessus, c'est elle qui a à défendre sa position - a indiqué au gouvernement qu'elle voulait avoir une journée complète pour entendre ses invités.

**M. Bourbeau:** Est-ce que cela achève, le discours?

**Une voix:** Prenez vingt minutes.

**M. Bertrand:** Voilà donc les choses telles qu'elles se présentent. Dans ce contexte-là, je pense que la proposition que nous faisons à l'Opposition mériterait d'être agréée, mais, pour ce faire il faudrait que nous terminions avec les administrateurs de Quebecair, que nous procédions à l'audition de MM. Lizotte et Douville et que, demain, nous terminions dans des heures qui nous paraissent convenables avec les quatre autres personnes qui ont été invitées à cette commission parlementaire. Je pense que cela méritait d'être replacé dans son contexte.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** Je ne sais si M. Bourque voudrait faire une représentation quelconque à ce moment-ci.

**M. Bourque:** Je voudrais simplement dire que nous avons été tout à fait étrangers aux tractations qui ont pu se faire. C'est un

point important qui doit être souligné. Ces choses-là ont été négociées complètement en dehors de notre connaissance. Par ailleurs, je voudrais ajouter que Nordair s'estime avant tout l'invitée de la commission.

**M. Bertrand:** Parfait. Très bien.

**M. Gratton:** Je reconnais volontiers, comme le disait le leader du gouvernement, qu'entre parlementaires on peut s'entendre sur n'importe quoi. On peut s'entendre sur n'importe quoi, mais surtout à condition que cela fasse l'affaire du gouvernement parce qu'effectivement, si on soumet quelque question que ce soit au vote de cette commission, on perd. Comme le dit mon collègue de Jeanne-Mance, c'est tout à fait automatique, on l'a vu ce matin, au moment où on a voulu inviter ou requérir la présence du président de la caisse de dépôt; cela s'est réglé en deux temps, trois mouvements. On regrette parce que nous, on n'acceptera pas que le témoignage que peuvent apporter les gens de Nordair, les autres invités qu'on n'a pas encore eu l'occasion d'entendre ici à la commission parlementaire se fasse un peu n'importe comment, à la va comme je te pousse, en pleine nuit ou à compter de 8 heures demain matin, on ne sait trop comment. On espère, j'imagine, du côté du gouvernement que le message qu'on voulait faire passer aujourd'hui aura été passé et que ceux qui pourraient peut-être venir en contradiction avec ce que le gouvernement voudrait entendre, cela se fasse en catimini à 81-A en présence de centaines de journalistes, demain après-midi, qui ne seront pas du tout intéressés à ce qu'Yvon Charbonneau aura à dire devant la commission de l'éducation. C'est bien sûr! Tous les journalistes, l'ensemble des médias d'information vont se ruer sur la commission des transports pour entendre les gens de Nordair et les autres qui auront des choses à dire et délaisseront complètement la commission de l'éducation qui entendra Yvon Charbonneau demain après-midi! Cela saute aux yeux.

Dans ces circonstances, on n'acceptera pas de faire le jeu du gouvernement. Ce n'est pas nous qui avons décidé de convoquer une commission parlementaire de l'éducation. Ce n'est sûrement pas nous, non plus, qui avons invité le gouvernement à adopter une stratégie qui nous mène au chaos social dans les relations avec les employés des secteurs public et parapublic. Le gouvernement a ses problèmes, tant pis pour lui. Mais moi, je dis que, on a un travail responsable à faire ici à la commission des transports et qu'on ne s'associera pas à une démarche du gouvernement pour escamoter la chose à son profit.

En l'occurrence, le comité consultatif sur la télédiffusion des débats ayant décidé

qu'on ajournerait à compter de minuit ce soir jusqu'au 14, je regrette, que cela puisse incommoder un certain nombre de personnes, notamment M. Douville, probablement, mais plutôt que de lui imposer de venir faire sa présentation à 2 heures du matin ou - ce qui ne serait pas mieux pour nous - d'escamoter le reste des questions qu'on a à adresser à nos invités présentement, on va s'en tenir à cela et on va souhaiter que tant M. Douville que l'ensemble des autres personnes qu'on a invitées, incluant M. Champagne... On aimerait bien que M. Champagne soit là et je ne pense pas que le secrétariat soit en mesure de nous dire que, si on siège jusqu'à 3 h 30 ce matin, M. Champagne va se présenter tout d'un coup. Il y a un M. Campeau aussi et on va peut-être y revenir à l'Assemblée nationale puisqu'on sera en session à compter de mardi prochain. Donc, M. le Président, à moins que le gouvernement n'accepte la proposition qu'on faisait tantôt de siéger demain matin pour entendre Nordair, quitte à retrancher les trois heures qu'on reprendra demain matin de la séance prévue pour le 14, on s'en tiendra à la décision du comité consultatif.

**M. Bertrand:** M. le Président...

**M. Bourbeau:** Fais-nous un discours.

**M. Bertrand:** ...il est déjà 21 h 40. Je serai très réservé sur l'attitude qu'a adoptée le whip de l'Opposition au comité consultatif, mais notre représentant, le député de Lac-Saint-Jean, whip en chef du parti gouvernemental, a proposé que demain matin, de 10 heures à 13 heures...

**M. Bourbeau:** Ne recommencez pas votre discours.

**M. Gratton:** Vous vous répétez. Ce n'est pas la même chose, du tout, que ce qu'on a dit.

**M. Bertrand:** Un instant! Cela vous agace.

**M. Bissonnet:** Cela ne nous agace pas du tout, mais vous faites perdre le temps de la commission actuellement.

Le **Président (M. Boucher):** S'il vous plaît! S'il vous plaît: S'il vous plaît!

**M. Bertrand:** ...mais je vais le dire, M. le Président. J'ai le droit de parole. Est-ce que je l'ai? Est-ce que je l'ai?

Le **Président (M. Boucher):** À l'ordre, s'il vous plaît! M. le leader du gouvernement.

**M. Bertrand:** Contrairement à ce que

dit...

**M. Houde:** Continuez encore. J'aime vous écouter.

**M. Bertrand:** ...le député devant moi...

**M. Houde:** De Berthier.

**M. Bertrand:** ...de Berthier, non seulement je ne fais pas perdre le droit de parole des parlementaires et la possibilité d'avancer dans nos travaux, mais je vais, par une proposition, faire en sorte que les représentants de Nordair puissent se faire entendre, malgré - je leur dis et je le dis aux membres de la commission parlementaire - l'attitude qu'a prise l'Opposition au comité consultatif à deux séances qui ont été tenues à 16 heures, dans un premier temps et à 19 heures, dans un deuxième temps, qui consistait à dire que demain, il n'y avait pas de commission parlementaire sur le dossier Québécois et sur son avenir. Je dis que, malgré cette attitude de l'Opposition, nous sommes encore prêts, du côté gouvernemental - parce que nous savons que la séance de demain matin peut être télédiffusée - à entendre les représentants de Nordair, c'est-à-dire MM. Lizotte et Douville. Mais je veux qu'on...

**M. Bissonnet:** Vous vous reprenez à l'autre bout.

**M. Bertrand:** ...sache une chose, M. le Président, c'est qu'en ce faisant, le député de Gatineau, leader adjoint de l'Opposition, dit: La prochaine fois qu'on se rencontrera, le 14 mars, probablement, qu'on acceptera, bien sûr, de tenir compte du fait qu'on a siégé le 2 mars au matin. Mais je lui dis ceci aussi: C'était notre proposition. Non seulement c'était notre proposition, mais dès ce soir, nous étions prêts à entendre MM. Douville et Lizotte et dès demain nous étions prêts à terminer les travaux de cette commission parlementaire.

**M. Bissonnet:** C'est ce qu'on ne veut pas.

**M. Gratton:** C'est ce qu'on ne veut pas.

**M. Houde:** Ce n'est pas cela.

**M. Bertrand:** Oui, je le sais, vous ne voulez pas.

**M. Bissonnet:** On ne veut pas siéger la nuit.

**M. Bertrand:** Mais au fond, quand la population jugera...

**M. Bissonnet:** "Any time".

**M. Bertrand:** ...qui aura eu l'attitude la plus positive dans ce dossier, elle sera obligée de reconnaître que nous avons voulu, nous, donner la possibilité aux gens qui se sont déplacés de se faire entendre, télédiffusion ou pas. Demain matin, tout sera télédiffusé et MM. Lizotte et Douville pourront savoir que leur témoignage sera enregistré devant les caméras de la télévision.

**M. Gratton:** Très bien.

**M. Bertrand:** Dans ce contexte, M. le Président, je dis une chose, c'est que l'Opposition devrait, avant de prendre des attitudes qui ont des allures de menace au comité consultatif sur la télédiffusion des débats...

**M. Gratton:** Avez-vous eu peur?

**M. Bertrand:** ...savoir qu'il y a possibilité d'en arriver à des ententes, de travailler dans un contexte civilisé et de faire en sorte que l'Opposition entende des gens qui se sont déplacés.  
(21 h 45)

**M. Gratton:** Pourquoi cela a-t-il pris une heure pour vous amener à voir clair? Cela fait une heure que vous nous faites des discours là-dessus.

**M. Bertrand:** Non, c'est vous au comité consultatif... Parce que le comité...

**M. Gratton:** On est en commission ici, on n'est pas en comité consultatif. Arrêtez donc vos farces.

**M. Bertrand:** Savez-vous qu'on est en train de renverser une décision du comité consultatif.

**Le Président (M. Boucher):** À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît!

**M. Bourbeau:** Puis après.

**M. Bissonnet:** On fera des revendications...

**M. Gratton:** Le gouvernement tombera peut-être!

**M. Bourbeau:** Question de règlement, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** À l'ordre, s'il vous plaît!

**M. Bertrand:** Vous êtes en train de rejeter...

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Gatineau. M. le député de...

**M. Bertrand:** ...et de dénoncer votre propre représentant au comité consultatif.

**M. Bourbeau:** Question de règlement, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte, sur une question de règlement.

**M. Bourbeau:** M. le Président, j'invoque le règlement pour une précision: c'est que je pense que le leader du gouvernement est victime d'une certaine confusion. Je pense qu'on s'entend, que le problème est réglé, sauf quand vous dites que demain matin, on entendra les représentants de Nordair, soit M. Douville et M. Lizotte. Or, ce n'est pas exact. M. Lizotte n'est pas un représentant de Nordair; le représentant de Nordair, c'est M. Douville...

**M. Bissonnet:** C'est cela.

**M. Bourbeau:** ...et je pense que son témoignage prendra les deux heures dont on a besoin demain matin et je pense que M. Lizotte devra être entendu le 14 mars, mais toujours dans l'enveloppe qui nous sera impartie, à moins qu'après le témoignage de Nordair demain matin, on ait le temps d'entendre aussi M. Lizotte, qui n'est pas de Nordair.

**M. Clair:** Sur la question de règlement, il y a deux choses. D'abord, sans méchanceté, si on se fie aux déclarations de M. Lizotte au cours des derniers mois, je vous avouerai franchement, comme ministre des Transports du Québec, que je pense que M. Lizotte semble continuer à jouer un rôle important dans le dossier Nordair et qu'à ce titre, il pourrait être intéressant de l'entendre en même temps. Par ailleurs, je pense que la raison principale pour laquelle le député de Laporte insistait pour la présence de M. Lizotte, c'était à cause de son rôle dans les négociations qui ont eu lieu avant juillet 1981 et dans ce sens, tout comme on a offert la possibilité aux gens de Québec de prendre place à la table ensemble afin de répondre en même temps à des questions, il m'apparaissait tout à fait normal dans mon esprit que les gens qui ont été mêlés à cette négociation, M. Paul Gauthier de SID, M. Douville et M. Lizotte soient présents à la table en même temps pour discuter de cette négociation.

Il me semble que c'est tout à fait dans l'ordre des choses que M. Lizotte, l'ancien ou actuel intéressé à Nordair et M. Lizotte, le représentant, semble-t-il, de Nordair à la table des négociations avant juillet 1981 soit présent en même temps que M. Douville et M. Gauthier à la table des invités. Cela m'apparaissait tout à fait normal. Vous savez si l'invitation du député...

**M. Bourbeau:** M. le Président, question de règlement.

M. Clair: Oui.

**M. Bourbeau:** Le ministre nous dit qu'il parle sur une question de règlement, je voudrais savoir en vertu de quel règlement le ministre est en train de nous faire un discours sur M. Lizotte. Est-ce qu'on peut procéder à l'interrogation des gens qui sont là.

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

**Le Président (M. Boucher):** S'il vous plaît! S'il vous plaît!

**M. Bourbeau:** Il reste à peine deux heures et le ministre est en train de tuer le temps.

**M. Bissonnet:** Quel article?

**M. Clair:** C'est exactement en vertu du même règlement que le député de Laporte a invoqué, à savoir la question du déroulement de la commission, en vertu des articles qui prévoient la formation des commissions parlementaires et leur rôle. Je pense qu'on devrait continuer immédiatement avec les gens de Quebecair. M. Lizotte et les gens de Nordair devraient demeurer disponibles. Si jamais il restait du temps avant minuit ce soir, on pourra commencer à les entendre.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte avait demandé la parole pour des questions à nos invités.

**M. Bourbeau:** M. Bernier...

**M. Bertrand:** M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** M. le leader.

**M. Bourbeau:** Je voudrais m'adresser à M. Bernier.

**M. Bertrand:** Comme je dois retourner à mon bureau pour continuer à préparer la commission sur l'éducation qui aura lieu demain et sachant donc que maintenant on en arrive à une entente, puis-je simplement indiquer, en terminant, que les travaux de cette commission auraient commencé à 20 h 30, n'eût été l'attitude qu'a prise l'Opposition...

**Des voix:** Ha! Ha! Ha!

**M. Bertrand:** ...au comité consultatif sur la télédiffusion des débats....

**Le Président (M. Boucher):** S'il vous plaît!

**M. Bertrand:** Nous étions prêts à siéger demain matin de 10 heures à 13 heures et c'est l'Opposition qui nous a fait perdre une heure et demie ce soir.

**M. Bourbeau:** Vous l'avez dit trois fois, cela suffit.

**Le Président (M. Boucher):** C'est simplement...

**M. Maciocia:** M. le Président...

**Le Président (M. Boucher):** À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre! À l'ordre!

**M. Clair:** M. le Président...

**M. Maciocia:** M. le Président...

**M. Bissonnet:** Félicitations pour votre programme!

**M. Maciocia:** ...je traite le leader de menteur, parce que...

**Le Président (M. Boucher):** À l'ordre, s'il vous plaît: À l'ordre!

M. Maciocia: ...parce que le ministre s'est présenté à 21 h 15.

**Le Président (M. Boucher):** À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît!

**M. Clair:** M. le Président...

**Le Président (M. Boucher):** Si j'ai bien compris, les membres de la commission sont d'accord pour siéger ce soir jusqu'à minuit pour entendre les gens de Quebecair et, s'il reste du temps évidemment, entendre les gens de Nordair...

**M. Bissonnet:** Après.

**M. Bourbeau:** Demain matin, à 10 heures.

**Le Président (M. Boucher):** Demain matin à 10 heures. Est-ce que vous vous entendez pour demain matin, à 10 heures simplement ou à 9 heures ou à...?

Des voix: À 10 heures.

**M. Clair:** J'aimerais qu'on garde un tout petit peu de souplesse à moins que, si jamais les questions étaient épuisées avant minuit, les gens de Nordair et M. Lizotte demeurent disponibles.

**M. Bourbeau:** C'est sûr. Si vous voulez...

**M. Gratton:** On est d'accord avec cela et on dira tout de suite aux gens de Nordair qu'ils pourront comparaître demain. Je vous suggère d'envoyer une petite note de remerciement au leader du gouvernement - cela va lui faire plaisir - nous, cela ne nous dérange pas. Au moins on pourra vous entendre dans des conditions acceptables, c'est ce qui nous importe.

**M. Blouin:** Ne commencez pas à votre tour.

**Le Président (M. Boucher):** Merci, M. Bourbeau.

**Une voix:** Alors, c'est de 10 heures à 13 heures demain.

**M. Clair:** M. le Président, je demande la parole.

**Le Président (M. Boucher):** Pour en informer le secrétariat des commissions, doit-on convoquer les autres personnes pour le 14?

**M. Bourbeau:** Tous les autres.

**M. Gratton:** Est-ce qu'on va prendre deux jours...

**M. Bissonnet:** Incluant M. Champagne et M. Campeau

**M. Gratton:** Ne soyez pas inquiet.

**M. Bissonnet:** M. Champagne, M. Campeau et tous les autres.

**Le Président (M. Boucher):** Pour demain, il n'est question que d'entendre M. Douville et M. Lizotte. Pour les autres, ils peuvent être distancés.

**M. Bissonnet:** Vous vous reprendrez le 14 pour le temps qu'il restera. D'accord on s'entend.

**M. Clair:** M. le Président, je demande la parole.

**M. Bourbeau:** Je l'ai déjà demandée, M. le ministre.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte a déjà demandé la parole.

**M. Clair:** Je ne suis pas dans le compte que vous tenez du temps utilisé par les partis. Est-ce vous pouvez me dire comment cela se balance présentement.

**Le Président (M. Boucher):** Cela serait assez difficile de vous donner un rapport rapide parce que j'ai compilé les temps et cela s'équivaut. Pour le moment, cela s'équivaut M. le ministre.

**M. Clair:** Je vous demande de reconnaître à votre guise le député de Laporte ou moi-même.

**Le Président (M. Boucher):** Il y a une heure pour l'Opposition et il y a une heure pour le parti ministériel.

**M. Clair:** Reconnaissez celui que vous voudrez.

**Le Président (M. Boucher):** Le député de Laporte avait demandé la parole au tout début. Je lui accorde la parole et après, M. le ministre...

**M. Clair:** Vous me reconnaîtrez ensuite.

**M. Bourbeau:** Je voudrais poser quelques questions à M. Bernier. Je voudrais seulement essayer de me replacer dans le contexte; je pense qu'on a un peu perdu le fil de l'action. En résumé, en octobre 1979, le Mouvement Desjardins s'engage dans Quebecair, achète des actions de Quebecair et les négociations s'enclenchent avec le gouvernement fédéral pour tenter de convaincre le gouvernement fédéral de vendre Nordair à Quebecair. Le gouvernement fédéral avait dit: Nous allons revendre Nordair à l'entreprise privée et votre groupe; essayez de convaincre le gouvernement fédéral de vendre à votre groupe plutôt qu'à un autre groupe.

Entre-temps, le gouvernement conservateur a été élu à Ottawa. Les négociations ont lieu avec le nouveau ministre des Transports conservateur. Quelques mois après, le gouvernement conservateur tombe et un nouveau gouvernement est élu. Vous reprenez les négociations avec M. Pépin et le temps passe. Là, il y a la question de la demande de M. Pépin selon laquelle le nouveau transporteur fusionné, s'il en est, soit possédé à 40% par le Québec, 40% par l'Ontario. Enfin, on a parlé de tout cela ce matin.

Entre-temps, vous êtes toujours aux commandes de Quebecair avec M. Hamel et la situation financière de Quebecair se détériore et on se retrouve en février 1981. Je voudrais qu'on s'amène à cette période. Dans votre exposé de ce matin, vous nous avez dit ceci et je vais citer trois ou quatre lignes parce que je voudrais qu'on en discute un peu. Vous dites: Le 23 février 1981, un représentant des actionnaires de Quebecair rencontrait le ministre des Transports du Québec, M. Denis de Belleval. Celui-ci

déclare qu'il n'est pas de l'intention du gouvernement du Québec d'engager des sommes importantes dans le transport aérien de juridiction fédérale. Pour lui, pour M. de Belleval, il n'y avait plus d'autre solution que de vendre Quebecair à Nordair et dans des conditions acceptables au Québec.

Qu'est-ce qui vous fait dire, M. Bernier, que M. de Belleval n'avait pas l'intention, pour le gouvernement du Québec, d'investir dans Quebecair en février 1981? D'où tenez-vous cette information, puisque vous l'écrivez et que M. de Belleval a déclaré qu'il n'y avait pas d'autre solution pour lui que de vendre Quebecair à Nordair?

**M. Bernier:** Je demanderais à M. Gauthier de répondre à cette question parce que le représentant des actionnaires de Quebecair qui avait rencontré M. de Belleval est M. Gauthier.

**M. Bourbeau:** D'accord, très bien.

**M. Gauthier (Paul):** M. le Président, effectivement, à la suite de la rencontre des actionnaires qui s'était tenue, comme le dit le rapport de M. Bernier, les 6 et 7 février 1981, j'avais été mandaté par les actionnaires pour aller rencontrer le ministre des Transports. Au cours de cette rencontre, M. de Belleval, qui connaissait quand même assez bien le dossier de Quebecair, n'a pas perdu trop de temps et on en est vite arrivé à la conclusion que l'offre du ministre des Transports du Canada était difficilement acceptable. On nous demandait de réinvestir des sommes considérables. Cette voie était difficilement acceptable.

Du côté de l'investissement du gouvernement du Québec dans le transport aérien, je peux vous dire que le ministre des Transports du Québec m'a affirmé qu'au moment où il me parlait, sans prendre nécessairement d'engagement à long terme, il ne voyait pas pourquoi le Québec investirait de 15 000 000 \$ à 25 000 000 \$ dans Quebecair. Il a référé au fait que le 23 février 1981, voilà déjà un peu plus de deux ans, le ministre des Transports du fédéral, M. Lang, avait dit qu'il revendrait Nordair aux intérêts privés, que cette décision avait été très lente à venir, donc que le problème était vraiment entre les mains du gouvernement fédéral et qu'il voyait très mal le gouvernement du Québec intervenir dans le domaine du transport aérien face, si vous voulez, à la lenteur de la décision d'Ottawa.

Par ailleurs, il a dit à ce moment qu'une des solutions, à défaut, pour les actionnaires du groupe Quebecair, de faire l'acquisition de Nordair, était peut-être d'entamer des négociations inverses. Je crois qu'il reconnaissait parfaitement que la rationalisation du transport aérien dans l'Est du Canada était véritablement un objectif

souhaitable. Il comprenait les avantages qui pouvaient ressortir de ces deux compagnies. À ce moment, son idée était de dire: Essayons de négocier une vente de Quebecair à Nordair. Maintenant, je dois dire qu'il a dit: à des conditions qui soient acceptables pour le Québec.

**M. Bourbeau:** Est-ce que M. de Belleval s'est offert pour aller rencontrer M. Pépin, pour solliciter une offre d'achat de Quebecair par Nordair?

**M. Gauthier (Paul):** C'est-à-dire qu'il s'est offert pour aller expliquer une approche différente qui soit acceptable par le gouvernement du Québec.

**M. Bourbeau:** À la suite de cette rencontre avec M. de Belleval, je pense que vous-même, M. Gauthier, avez été délégué par vos coactionnaires pour représenter les actionnaires de Quebecair dans des négociations qui se sont amorcées avec Air Canada, avec M. Jean Douville, je crois, qui sera ici demain matin, et d'autres personnes pour mettre au point une offre d'achat par laquelle Nordair achèterait Quebecair. Vous avez vous-même négocié pendant quelques mois, je crois, une offre d'achat semblable, n'est-ce pas?

**M. Gauthier (Paul):** C'est vrai, oui.

**M. Bourbeau:** On se retrouve après cela au mois d'avril 1981. Des élections ont eu lieu, le ministre des Transports, M. de Belleval, n'est plus ministre des Transports, nous avons un nouveau ministre des Transports, M. Clair et les négociations continuent entre vous et Air Canada dans le but de préparer une offre d'achat. On se retrouve après cela au mois de juillet 1981, le 9 juillet précisément, où, finalement, l'offre d'achat est prête et est remise aux actionnaires de Quebecair. Pourriez-vous nous dire comment les faits se sont déroulés à partir de ce moment pour qu'on puisse saisir ce qui s'est passé?

**M. Gauthier (Paul):** Je crois que la déposition de M. Bernier contenait quand même passablement de détails à cet effet. Effectivement, il y a peut-être une précision à apporter. Comme actionnaires, nous avons sans doute reçu l'offre, mais nous l'avons faite aussi, puisque nous nous étions, si vous voulez, entendus avec Air Canada pour devenir un actionnaire encore plus important de la compagnie regroupée. Je vous rappelle que nous avons déjà 13,1% des actions de Nordair et que l'effet net de cette transaction, c'est-à-dire le roulement des actions de Quebecair dans la nouvelle compagnie ainsi que le réinvestissement d'un certain nombre de dollars faisaient passer

notre position à 27% de cette entreprise. Donc, on a reçu l'offre, mais on l'a faite en même temps. On était des deux côtés de la transaction, si vous voulez.  
(22 heures)

À partir de ce 9 juillet 1981, le délai prévu au départ était, comme l'affirmait M. Bernier, de 24 heures, mais, à la suite de la lecture de cette offre, les autres actionnaires de Quebecair ont demandé un délai un peu plus long. Finalement, le délai a été porté au 13 juillet, à 16 heures. Je crois que c'est le 12 juillet que M. Bernier a reçu une communication de la part d'un ministre du gouvernement, nous demandant une rencontre avec lui-même - il s'agissait de M. Landry - ainsi qu'avec M. Clair pour le lundi 13 juillet, tôt le matin. Effectivement, c'est à ce moment que le gouvernement a mentionné son intention d'investir une somme de 15 000 000 \$ dans Quebecair. Jusqu'à un certain point, cela constituait, si vous voulez, la confirmation que le gouvernement du Québec rejetait l'offre qui avait été faite par les représentants d'Air Canada et par nous-mêmes, jusqu'à un certain point. Alors, il y a eu tergiversation un peu. Les gens ont demandé du temps pour réexaminer les deux offres. Je crois qu'on peut dire jusqu'à un certain point que la balle était du côté de l'actionnaire majoritaire. Il a indiqué son intention d'accepter l'offre du gouvernement du Québec. Je dois avouer que nous, comme nous le mentionnons dans le rapport de M. Bernier, à ce moment-là, cela signifiait que nous n'avions d'autre choix que de nous rallier à cette acceptation.

**M. Bourbeau:** Justement, dans le document de M. Bernier, quand M. Bernier raconte ces faits, il dit que l'actionnaire majoritaire de Quebecair, M. Alfred Hamel, indique son intention d'accepter l'offre du gouvernement du Québec et les actionnaires minoritaires, qui sont vous-mêmes, se rallient. Donc, il est bien évident, en lisant cela et en comprenant ce que vous venez de nous dire, enfin, il m'apparaît que vous n'étiez pas particulièrement d'accord avec la décision d'accepter l'offre du Québec. Est-ce que je me trompe en disant cela? Sans cela, vous n'auriez certainement pas utilisé ces mots-là. M. Bernier aimerait peut-être parler à ce moment-ci.

**M. Bernier:** M. le député, je pense que dans ce dossier, comme M. Gauthier vient de le dire, nous étions des deux côtés de la clôture, parce qu'on faisait une offre et on était aussi les récipiendaires de l'offre, en étant actionnaires de Quebecair. C'est aussi pour cette raison que l'offre qui nous était faite par Air Canada-Nordair n'était pas la même offre pour le prix de nos actions que celle faite au groupe Hamel et au groupe Provost, évidemment, parce que nous restions

dedans. Alors, dans les circonstances, nous nous sommes ralliés à la décision de M. Hamel, pour la bonne raison aussi que M. Pépin nous a laissé savoir à quelques reprises, lors de nos visites, que toute proposition qui pourrait être négociée devrait recevoir l'accord final et du gouvernement de l'Ontario et du gouvernement du Québec.

Il a dit: Moi, le gouvernement de l'Ontario, je m'en occupe. Le gouvernement du Québec, je présume que vous avez suffisamment de communications au niveau de Quebecair et du Mouvement Desjardins pour vous assurer que les propositions et les négociations que vous ferez seront acceptables. Or, dans notre esprit, il était évident que, si on avait une entente, une offre, une proposition ou un scénario qui venait d'Air Canada ou de Nordair, on admettait au départ que cette offre devrait être acceptée par le gouvernement du Québec, présumant que M. Pépin ferait ses vérifications avec l'Ontario, pour qu'elle puisse être entérinée. Alors, c'est pour cette raison qu'on dit qu'évidemment M. Hamel avait un rôle important comme actionnaire majoritaire dans ce dossier, à partir du moment où son acceptation faisait pencher la décision d'un côté ou de l'autre. Alors, nous aussi, nous disons que, même si on acceptait l'offre du fédéral, il demeure que M. Pépin ne consacrerait pas la décision finale s'il y a un désaccord du gouvernement du Québec. Alors, à la limite on aurait pu se retrouver avec une offre qu'on acceptait au niveau du fédéral et avec une offre qu'on refusait au niveau du Québec. Si ce n'était pas une offre, dans l'esprit du ministre fédéral des Transports, qui était acceptable par les deux paliers de gouvernement, c'est possible que la transaction ne se serait jamais faite.

**M. Bourbeau:** Donc, si je comprends bien, c'est parce que le gouvernement du Québec ne voulait pas que vous vendiez vos actions à Nordair que vous n'avez pas accepté l'offre.

**M. Bernier:** M. le député, le gouvernement du Québec évaluait les garanties qui pouvaient être offertes dans cette transaction. Dans les objectifs du Mouvement Desjardins, on peut avoir des objectifs qui rejoignent ceux du gouvernement du Québec, mais on n'a pas les mêmes sortes de responsabilités par rapport aux dessertes de la population, par rapport aux services publics, etc. On avait des objectifs très clairs au niveau de la rentabilité de notre investissement et au niveau de la rationalisation qu'on poursuivait. Sachant que le dossier de Nordair était plus que compromis, évidemment, c'était pour nous une solution qui nous apparaissait acceptable, mais sachant aussi que les critères sur lesquels on basait notre offre

n'étaient pas nécessairement les critères sur lesquels le gouvernement du Québec pouvait baser sa décision, on a respecté cela.

**M. Clair:** M. le Président, sur une question du député de Laporte, parce que dans la question du député de Laporte, il y aurait eu un empêchement de la part du gouvernement du Québec pour les actionnaires de Quebecair d'accepter l'offre. Il est exact de dire que le gouvernement du Québec n'était pas intéressé à ce que cette offre soit acceptée, qu'il a senti la responsabilité de faire une offre comparable à celle qui a été faite par Air-Canada-Nordair, mais il n'avait aucun moyen juridique d'empêcher les actionnaires de Quebecair d'accepter. Il est évident, par ailleurs, que le gouvernement du Québec a fait les représentations qu'il fallait au groupe des actionnaires de Quebecair pour que son offre soit acceptée. Mais si on doit interpréter le terme "empêchement" comme ayant un lien juridique qui pouvait nous permettre d'empêcher, il n'y en avait pas.

**M. Bernier:** M. le Président, d'autant plus que c'est nous qui avons suggéré, dans la même semaine, au groupe Air-Canada-Nordair, pour être sûr qu'on n'interprétait pas l'offre, d'avoir une rencontre avec les autorités gouvernementales. C'est à ce moment-là que les gens ont demandé une rencontre avec les ministres, et elle a eu lieu dans cette semaine.

**M. Bourbeau:** M. Bernier, à ce moment-là, en juillet 1981, au moment de l'offre, les prévisions que vous aviez pour l'année 1981 indiquaient - je pense - un déficit assez important à prévoir pour la fin de l'année, n'est-ce pas? Peut-être que M. Gauthier aimerait répondre?

**M. Gauthier (Paul):** Je voudrais seulement dire une chose, c'est qu'il est évident que le gouvernement n'avait pas de pouvoir juridique de le faire, mais comme l'a dit M. Bernier, non seulement M. Pépin, mais M. Taylor, au début de la négociation, avaient dit très clairement que cela prenait quand même l'acceptation du gouvernement du Québec. Alors dans un sens, sans avoir un pouvoir juridique, il avait un pouvoir moral d'arrêter la transaction.

En ce qui concerne les prévisions, lorsque nous avons examiné les perspectives de Quebecair pour l'année 1981, à la toute fin de 1980 - d'ailleurs, ce sont des chiffres que nous avons soumis à notre conseil d'administration au début de février 1981 - nos prévisions indiquaient que Quebecair perdrait un peu plus de 2 000 000 \$ au cours de l'année 1981. Je dois admettre que, rendus au mois de juillet, nous étions un petit peu plus pessimistes.

**M. Bourbeau:** Rendus au mois de juillet, au moment où vous avez reçu l'offre de Nordair, est-ce que vous aviez les résultats pour les six premiers mois de l'année 1981 en main pour pouvoir...

**M. Gauthier (Paul):** À ma souvenance - je ne voudrais pas mal interpréter là-dessus - je crois que nous avons le premier trimestre de l'année 1981.

**M. Bourbeau:** Vous aviez le premier trimestre, mais vous n'aviez pas le deuxième?

**M. Gauthier (Paul):** À ma souvenance, c'est ce que nous avons à ce moment-là. Le premier trimestre n'était pas mauvais du tout chez Quebecair, si je me souviens bien, on avait fait un profit de 47 000 \$ au cours des trois premiers mois de 1981. Par ailleurs, on savait qu'il y avait des mois plus difficiles qui s'en venaient.

**M. Bourbeau:** Effectivement, le premier trimestre avait été relativement bon, parce qu'il y avait eu beaucoup de vols nolisés vers le sud dans les mois de janvier, février et mars. Mais, subséquemment, la situation s'est détériorée. Tantôt, vous avez parlé des prévisions que vous aviez en début d'année qui montraient un déficit de 2 000 000 \$, mais au mois de juillet, est-ce que vous aviez des prévisions révisées pour l'année 1981? On sait que le déficit d'exploitation a été de 10 000 000 \$. U a été ramené à 8 000 000 \$ à cause de la vente d'actifs, mais étant donné qu'on a terminé l'année six mois plus tard, même cinq mois plus tard, cinq mois et demi, à 10 000 000 \$ de déficit d'exploitation, je présume que vous deviez avoir une petite idée en juillet que ce ne serait pas 2 000 000 \$ à la fin de l'année...

**M. Gauthier (Paul):** Encore une fois, je crois qu'à ce moment-là les seuls chiffres disponibles que nous avons étaient les chiffres du premier trimestre 1981. Donc, le reste était un peu plus nébuleux. Sans avoir refait les prévisions d'une façon aussi détaillée qu'à la fin de l'année 1980 pour arriver à notre chiffre de 2 280 000 \$ - si je me souviens bien - nous estimions qu'il y avait un risque que cela se rapproche davantage de 4 000 000 \$ que de 2 000 000 \$, mais sans avoir fait le même exercice prévisionnel.

**M. Bourbeau:** Au moment de vos discussions...

**M. Bernier:** M. Gauthier, il faut peut-être ajouter aussi à M. le député que, à ce moment-là, il y avait des dispositions d'avions qui nous permettaient d'évaluer une

récupération importante des pertes qui pourraient être enregistrées dans les opérations de 1981. Cela touchait, M. Hamel, les F 27.

**M. Bourbeau:** Est-ce que vous avez averti le gouvernement, au moment où il a décidé de s'impliquer dans Quebecair, que les prévisions pour l'année 1981 étaient beaucoup plus noires que ce qui était en début d'année? Est-ce que le gouvernement a été mis au courant de cette situation plus précaire en juillet 1981 qu'elle ne l'était en début d'année?

**M. Gauthier (Paul):** On n'a pas précisé qu'elles étaient plus ou moins précaires. Je pense qu'on a quand même, au moment de rencontres avec M. Clair et M. Landry, fait état que nous, on estimait qu'il y aurait sans doute une perte au cours de l'année 1981.

M. Bourbeau: Vous avez dit tout à l'heure qu'à ce moment-là vous estimiez que la perte devait être de 4 000 000 \$.

**M. Gauthier (Paul):** D'une façon interne, on estimait qu'elle serait probablement un peu plus que les 2 200 000 \$ prévus originalement, mais on n'avait pas fait exactement le même exercice prévisionnel, de sorte qu'il était difficile de mettre un chiffre très précis. Je pense que nous avons dit à ce moment-là au ministre que les pertes de Quebecair selon nous - et c'est bien subjectif, nous n'étions pas responsables de la gérance de Quebecair - pourraient être de quelques millions de dollars au cours de l'année.

**M. Bourbeau:** Quelles réponses avez-vous eues du gouvernement quand vous l'avez avisé que...

**M. Gauthier (Paul):** Je ne crois pas qu'il ait donné de réponse à cela. Il a pris bonne note, comme de d'autres commentaires qui étaient peut-être un peu différents.

**M. Clair:** Juste une petite question à M. Gauthier, si le député de Laporte me le permet. Est-ce que ce qui inquiétait les dirigeants de Quebecair à ce moment-là n'était pas justement la possibilité ou non de rentabiliser les vols nolisés vers la Floride, dépendamment de l'attitude de la compétition?

**M. Gauthier (Paul):** Absolument, M. le ministre. Je pense que les notes un petit peu pessimistes qu'on pouvait avoir à ce moment-là étaient reliées spécifiquement au fait qui a été soulevé plus tôt aujourd'hui, à savoir qu'après avoir négocié pendant 4 mois avec Air Canada, on était au courant que la guerre commerciale s'annonçait plus dure,

pour la saison 1981-1982, pour les vols nolisés qu'elle ne l'avait été pour la saison 1980-1981. On savait qu'Air Canada se préparait à des programmes plus agressifs, un nombre de sièges plus élevés vers la Floride. Déjà, je crois qu'on avait des indications en ce qui concerne Wardair. Ils auraient aussi peut-être un peu plus de sièges vers le Sud.

L'autre point, c'est qu'à ce moment-là, on avait décidé de l'ouverture de la route de Toronto pour Quebecair, c'est-à-dire l'entrée de Quebecair sur la route de Toronto. On sait qu'habituellement, au départ, lorsqu'on entre dans une route nouvelle, il se passe quelques mois avant qu'une telle route puisse produire une rentabilité pour un transporteur aérien.

**M. Bourbeau:** M. Gauthier, est-ce qu'en juillet 1981 vous aviez un budget pour l'année 1981 qui avait été préparé, que vous aviez en mains et qui vous indiquait ce à quoi vous deviez vous attendre en fin d'année? Est-ce que vous aviez un budget pour l'année 1981?

**M. Gauthier (Paul):** Il faut dire qu'on n'avait pas le budget définitif pour l'année 1981. Nous avons eu un budget pour les 4 premiers mois de l'année se terminant à la fin d'avril 1981. Compte tenu qu'il y avait, si vous voulez, une réévaluation des besoins des avions de Quebecair pour entreprendre la saison 1981-1982, la direction nous avait demandé de retarder le dépôt final des chiffres des derniers mois de l'année 1981.

**M. Bourbeau:** On se dirigeait vers une vente de la compagnie soit au gouvernement fédéral soit à Nordair ou au gouvernement du Québec. Vous arrivez au mois de juillet pour négocier avec l'acheteur possible et vous n'avez pas de budget en mains pour indiquer quelle va être la performance de la compagnie au cours de l'année. Est-ce que c'est normal pour une entreprise de se retrouver au mois de juillet d'une année donnée sans budget? À ce moment-là, comment peut-on prétendre qu'on pouvait estimer avoir des déficits de 2 000 000 \$, de 4 000 000 \$ ou de 10 000 000 \$ comme cela a été le cas, des déficits d'exploitation, alors qu'on n'avait même pas de budget?

**M. Gauthier (Paul):** Lorsqu'on fait des estimations à ce niveau-là, au niveau de la Société d'investissement Desjardins face aux investissements qu'on peut faire dans différentes entreprises, on ne se base pas nécessairement et exclusivement sur les budgets de la dite entreprise. On fait nous-mêmes nos prévisions qu'on confronte avec les prévisions, si vous voulez, de la société en question. Alors, c'est pourquoi nous, nous avons fait nos prévisions à la fin de l'année 1980 pour ce que pourrait être l'année 1981

de Quebecair. Par ailleurs, lorsque nous avons négocié...

(11 h 15)

**M. Bourbeau:** Excusez-moi, est-ce que c'étaient les prévisions du Mouvement Desjardins ou les prévisions de Quebecair?

**M. Gauthier (Paul):** Lorsqu'on parle de deux millions deux cent quelque mille, c'étaient nos prévisions, nos estimations, si vous voulez, ce n'étaient pas des prévisions budgétaires, mais nos estimations pour l'année 1981 à Quebecair.

**M. Bourbeau:** Les estimations de qui? Du Mouvement Desjardins, de la SID ou de Quebecair?

**M. Gauthier (Paul):** De la SID pour l'entreprise Quebecair.

**M. Bourbeau:** Ah, bon, alors là vous...

**M. Gauthier (Paul):** C'était interne, ce sont des chiffres internes...

**M. Bourbeau:** Je m'excuse...

**M. Gauthier (Paul):** Vous nous demandez des renseignements qui...

**M. Bourbeau:** ...car il y a confusion. Je croyais que vous me disiez que vous aviez des estimations de Quebecair pour l'année 1981. Donc, Quebecair n'avait pas de budget 1981 au complet, mais vous, au Mouvement Desjardins, aviez fait des estimations en tant qu'actionnaires qui vous donnaient probablement un déficit de l'ordre de deux à quatre millions pour l'année 1981. Est-ce que c'est normal? Est-ce que Quebecair avait comme pratique de ne pas faire de budget d'une année à l'autre?

**M. Gauthier (Paul):** Ils avaient fait un budget pour les quatre premiers mois de l'année.

**M. Bourbeau:** Mais vous étiez rendus au mois de juillet. Ils étaient passés les quatre premiers mois.

**M. Gauthier (Paul):** J'aimerais juste soulever un point. Vous semblez dire qu'on a négocié au mois de juillet, mais on a négocié au mois d'avril avec le gouvernement fédéral. À la fin de mai à peu près, tout était conclu et, au mois de juin - la preuve c'est notre conseil d'administration du mois de juin dans les deux premières semaines du mois de juin - l'accord de principe avait été accepté. Il restait à figoler un petit peu les points de l'offre et c'est pourquoi, finalement, l'offre a été déposée au mois de juillet. Mais c'est au mois de mai que tout cela a été négocié.

**M. Bourbeau:** D'accord pour la négociation avec Nordair, mais quand vous avez négocié avec le gouvernement du Québec, c'était en juillet 1981. À ce moment-là, vous n'avez pas pu présenter de budget au gouvernement du Québec? Le gouvernement du Québec a investi sans avoir aucun budget pour l'année 1981?

**M. Bernier:** On avait un budget qui prévoyait une perte de 45 000 \$ au 30 juin 1981. J'ai l'état ici. Le grand point d'interrogation, à ce moment-là, c'était le résultat de nos activités pour la Floride, pour l'automne, qui commencent à partir de septembre, et là, à partir du moment où on avait des craintes ou des appréhensions sur les tarifs, le résultat de cette activité était très problématique. Mais une fois qu'on eut fait la disposition des appareils, des F 27, le résultat définitif au 30 juin 1981, au moment où on était sur le point de conclure avec le Québec, incluant le gain de capital, cela a donné une perte de 112 500 \$.

Donc, on était très près du budget qui avait été projeté, sauf évidemment, que ce qui nous a favorisé, ce sont les gains sur les dispositions d'actifs. Mais il reste qu'on n'était pas déséquilibré dans le chiffre global, dans le sens que le résultat des états financiers qui ont été déposés au conseil, pour le 30 juin 1981, démontraient une perte de 112 000 \$ contre une projection d'une perte de 44 000 \$. Évidemment, encore une fois, si les réalisations des gains de capitaux n'avaient pas été faites avant le 30 juin, les chiffres auraient pu être un peu moins reluisants, mais, de toute façon, c'est la situation qui s'est révélée par après, au 30 juin 1981, au moment où le Québec s'est joint au dossier de Quebecair. Toute la grande question, encore une fois, était reliée à notre capacité d'aller chercher des tarifs adéquats pour l'automne.

**M. Clair:** M. le Président, à propos de la question posée par le député de Laporte, je pense qu'une partie s'adresse à celui qui vous parle, à la question de savoir si le gouvernement a décidé d'investir sans analyse financière. Là-dessus, j'aimerais simplement, dans le fond, utiliser les renseignements qui sont fournis par M. Bernier dans son texte même et qui coïncident avec ce que j'en ai mémoire. C'est que la première rencontre - d'abord j'ai été nommé titulaire au ministère des Transports le 30 avril - que j'ai eue avec les représentants de Quebecair, par l'entremise de M. Paul Gauthier, si ma mémoire est fidèle, est aux environs du 18 juin. La documentation qui se trouve au cahier vert, à savoir la négociation d'un éventuel protocole d'entente à être signée, a été rendue disponible vers le 9 juillet suivant. C'est à compter de ce moment-là qu'étant informé de l'état des négociations,

vers le 12 juillet (11 ou 12 juillet), mon collègue, le ministre d'État au Développement économique, M. Bernard Landry, député de Fabre à l'époque, a convoqué les gens de Quebecair à une rencontre. Nous avons tenu, à ce moment-là, à préciser aux gens de Quebecair quel était le mandat préliminaire que nous avions obtenu du Conseil des ministres. Les délais qui étaient imposés à l'acceptation de l'offre faite par Air Canada-Nordair étaient très courts - je pense que ce sont des faits. Le Conseil du trésor a procédé à l'analyse avec toute la documentation disponible à ce moment-là. Nous avons fait conjointement, mon collègue le ministre d'État au Développement économique et moi, les recommandations au gouvernement. Dans les circonstances, il nous semblait qu'il était raisonnable, après avoir soutenu pendant quatre ans les actionnaires de Quebecair, dans une éventuelle fusion Nordair-Quebecair, de fournir une offre qui s'inspirait largement de l'offre qui était faite par Nordair et qui y était conforme en tous points, si ce n'est qu'elle était moins avantageuse vu qu'elle valait, pour la plupart des actionnaires, pour juillet 1983 plutôt que de valoir pour juillet 1981. Ce sont les éléments d'information que, je pense, il peut être utile de fournir au député de Laporte. J'ai indiqué ce matin que les délais avaient été très courts pour réagir pour celui qui vous parle.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** Le ministre a dit qu'il voulait prendre son temps. Je suis bien prêt à ce qu'il poursuive puisqu'il parle depuis cinq minutes. On reviendra après. Je n'ai pas terminé mais...

**M. Clair:** ...pour un bout de temps.

**M. Bourbeau:** ...on va vous laisser la parole, M. le ministre, et on reviendra après.

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

**M. Clair:** Je voudrais revenir où on a laissé le débat à 18 h 45 parce que je pense que ce n'est pas très clair dans l'esprit de tous, la question des profits évoqués par le le député, qui a plus de talent que moi et qui pour ce faire a utilisé abondamment, à son gré, les notions de revenus bruts, revenus nets, profits bruts, profits nets. Il est capable de faire cela avec beaucoup plus d'habileté que moi, compte tenu de son expérience de la comptabilité. J'aimerais poser une question à M. Bernier, qui est le président du conseil d'administration de Quebecair, sur les profits, tantôt avant coûts d'intérêt, tantôt après coûts d'intérêt, sans

considération des 300 000 \$ pour M. Alfred Hamel, la prime qui a été payée pour ses actions de contrôle compte tenu de certains engagements à être retenus ou pas. Selon la notion de profit que vous utilisez dans vos affaires comme responsable des caisses Desjardins, comment pouvez-vous dresser le portrait de cette situation tant en ce qui concerne la Société d'investissement Desjardins que le groupe de M. Hamel?

**M. Bernier:** Je dois d'abord vous dire que j'ai trouvé un peu pénible l'exercice qu'on a fait faire à M. Hamel sur la fin de l'après-midi. Évidemment, dans ce genre de dossier on se défend comme on peut et c'est toujours lorsqu'on est impliqué que c'est le plus difficile. Il demeure que, lorsqu'on fait un investissement, il y a un risque beaucoup plus grand que lorsqu'on fait un dépôt à terme. Il est sûr que, si M. Hamel avait décidé de faire un dépôt à terme de 4 700 000 \$ au lieu de faire un investissement dans Quebecair, cela aurait été beaucoup plus profitable pour lui. Il est sûr aussi que l'investissement dans Quebecair était hautement risqué. Chez nous, à la Société d'investissement Desjardins - dans le Mouvement Desjardins il y a des endroits où on fait des investissements et d'autres où on fait des dépôts - on recherche un retour sur l'investissement de 15% après impôt. Généralement on l'a. Des fois on l'a et des fois on ne l'a pas. La plus-value des actions sur une base donnée, à moyen terme et à long terme, fait qu'on peut retrouver notre rendement et peut-être qu'on ne le retrouve pas non plus. Plus l'investissement est risqué, plus la norme de 15% peut varier. Dans le cas de M. Hamel, on a évalué - on a fait état de ce qui était paru dans les journaux, on a parlé de l'article du journal La Presse - et on a considéré que ses profits étaient réalisés. Il nous faudra faire le cheminement jusqu'au mois d'août parce qu'on a, comme on dit dans le langage du métier, un "put". On pourrait vous demander de nous payer 2,25 \$ l'action au mois d'août. Dans le cas de M. Hamel, il y a une autre attache qui est accrochée à cela, c'est que son "put" n'est pas aussi clair que le nôtre, pour autant que son engagement vis-à-vis de la libération de certaines obligations du groupe Webster soit accompli. Je pense que ce n'est pas exact, ce n'est pas correct de dire qu'il y a eu de tels profits de réalisés. Toutes les conditions se réalisent à ce moment. Évidemment, il faut tenir compte de cet aspect. Évidemment, si nous avions acheté les actions de Nordair - juste comme exemple - au moment où elles étaient à vendre la première fois, ce n'est pas le genre de prix qu'on aurait payé la deuxième fois. Ce n'est pas de la faute de Nordair ni de personne si nous, on est entré dans le portrait chez Nordair pour acheter des

actions au moment où elles étaient vendues une première fois à Air Canada avec ce qu'on appelle, dans ce langage, avec le critère de X fois les profits, on achète les actions à X fois les profits ou X fois les bénéfices anticipés et réalisés.

Il y a un calcul qui joue sur les bénéfices du gars, réalisés, sur les bénéfices aussi à venir. Dans ce contexte, évidemment, il est sûr que si on était entré dans ce dossier dans la première phase au lieu d'entrer dans la deuxième, on aurait payé ces actions meilleur marché. Mais on était dans la deuxième ronde sur un prix à évaluer et à négocier. On n'a pas fait de reproches à ceux qui nous ont vendu, à ceux qui ont fait des bénéfices sur les actions parce qu'ils avaient leurs risques. Dans le contexte, pour revenir à la question, pour être plus direct, chez nous à la SID, le critère de rendement et je pense que toutes les sociétés d'investissements et toutes les entreprises, les organismes, les individus qui font de l'investissement ne sont pas capables d'aller anticiper un revenu de 15% sur les investissements après impôt, ils vont acheter du dépôt à terme et ils ne se casseront pas la tête avec cela et ils n'auront pas les risques et tout cela.

Dans le cas, évidemment, d'achat des actions du groupe Webster, je ne suis pas au courant du prix qui avait été offert par la concurrence au moment où M. Hamel s'est prévalu de son option, il est sûr qu'il y avait un risque qui était élevé dans une période où les taux d'intérêts étaient très élevés pour financer l'achat de toutes ces actions. Or, nous, il nous apparaît qu'évidemment si le gouvernement du Québec était - c'étaient toujours des suppositions - entré dans ce dossier trois ans plus tôt ou quatre ans plus tôt, il aurait pris le risque de M. Hamel et peut-être qu'il aurait payé les actions un peu meilleur marché. Je pense qu'on ne peut pas parler de scandale ni de profits exorbitants qui ne sont pas encore réalisés. C'est dans le cours normal des choses, quand on prend de gros risques, de risquer de perdre ou de risquer de faire des sous si jamais la transaction tombe du bon côté.

C'est la façon avec laquelle nous évaluons en tout cas la transaction de Quebecair. Quand nous avons acheté les actions de M. Hamel, nous les avons achetées à un juste prix, en tenant compte du prix qu'il avait payé, en tenant compte des risques qu'il avait pris, en tenant compte du dossier qu'il avait supporté et en tenant compte de toutes les dépenses, de tous les frais et de toutes les énergies qui avaient été engagées en ressources humaines et en ressources financières à partir du moment où il a fait la transaction, à partir du moment où nous on est embarqués dans le dossier. On n'est pas encore sûr, d'une façon définitive, comment tout cela va tourner parce que,

depuis qu'on a investi dans Quebecair de toute façon, les supposés profits même ceux que la SID a réalisés, sont des profits sur papier et jusqu'à temps que la transaction soit consommée en juillet 1983, on ne sait pas ce qui arrivera. On ne sait pas non plus ce qu'on fera en juillet 1983 selon l'attitude de ce qui pourra se développer concernant le gouvernement du Québec.

Si on fait des calculs plus précis, nous, en juillet 1983, à échéance, si le gouvernement du Québec, si on tire notre révérence, on aura fait un rendement d'environ 11,5% ce qui est en deçà des rendements qu'on a dans des investissements que vous connaissez; vous connaissez les investissements de la SID. Sur les actions privilégiées, on a fait environ 16,5%. Je pense que c'est tout à fait dans l'ordre, ce genre de transaction, et moi je voudrais en tout cas qu'on élimine toute équivoque quant à des profits exorbitants qui auraient été récupérés ou rachetés par le gouvernement du Québec ou n'importe quel autre intervenant dans ce dossier.

**M. Clair:** Maintenant, si je comprends bien, donc, en ce qui concerne la Société d'investissement Desjardins, c'est un rendement de 11,5% par rapport à 15% qui est un rendement exigé en vertu des critères utilisés généralement.

**M. Bernier:** À l'échéance de 1983 en tenant pour acquis que c'est un investissement. Ce n'est pas un dépôt.

**M. Clair:** Est-ce que c'est en tenant compte de l'inflation ou sans tenir compte de l'inflation?

**M. Bernier:** Pas du tout. On fait un investissement à une date donnée. On calcule notre rendement sur l'investissement, on recherche un rendement de 15%, au moment où on en dispose à environ 11,5%; 15,5% évidemment qui sont privilégiés.  
(22 h 30)

**M. Clair:** Ce qui vous fait dire, évidemment, qu'en ce qui concerne la Société d'investissement Desjardins, il ne vous ne semble pas que le profit soit exorbitant, au contraire.

**M. Bernier:** On a des rendements supérieurs à cela dans d'autres investissements qu'on a faits, M. le ministre.

**M. Clair:** Bon! Par ailleurs, si je reprends les trois thèmes qui étaient soulevés par le député de Laporte, en ce qui concerne la vente d'actions du groupe de M. Hamel au groupe Société d'investissement Desjardins, est-ce que je résume bien vos propos si je dis que les montants qui ont été payés, c'était ce que vous considérez le juste prix

après avoir pris connaissance des coûts qui avaient été assumés par M. Hamel ou Expéditex pour cet investissement?

**M. Bernier:** Absolument.

**M. Clair:** Cela veut dire que sur cette question non plus, pour autant que vous êtes informé, on ne puisse sûrement pas parler de profits exorbitants et peut-être même pas d'un profit le moins significatif.

**M. Bernier:** Cela reste à voir, parce que la transaction n'est pas complétée et même...

**M. Clair:** Non, je parle de la transaction entre le groupe de M. Hamel ou M. Hamel personnellement et la Société d'investissement Desjardins.

**M. Bernier:** Non, non, je pense que c'est tout à fait dans l'ordre. Nous avons évalué la situation dans laquelle on se serait retrouvé si on avait fait nos achats d'actions au moment où M. Hamel est entré en transaction avec M. Webster et le fait aussi que notre transaction avec M. Hamel s'est réalisée dans un deuxième temps.

**M. Clair:** Voilà pour ce deuxième point. En ce qui concerne maintenant le troisième point, on a lu tantôt la clause 4.5 de la convention entre actionnaires par laquelle le LEMAH s'engage à renégocier en faveur de la compagnie Quebecair les prêts consentis par le groupe Webster tant et aussi longtemps que M. Hamel contrôle la compagnie Quebecair. La question que je vous pose là-dessus est la suivante: si c'était le groupe que vous représentez qui avait contracté en contrepartie d'un tel versement de 300 000 \$ les engagements en cause, considérez-vous actuellement que vous avez réalisé un profit brut ou net de 300 000 \$? Au moment où on se parle, pourriez-vous considérer cela si c'était la Société d'investissement Desjardins ou la confédération? Est-ce que vous considérez, au moment où on se parle, qu'avec une telle clause vous avez déjà acquis un profit de 300 000 \$?

**M. Bernier:** Évidemment pas, il faudrait que j'évalue ce que représente la prime de 300 000 \$ sur le gain ou la perte au moment de la disposition. Nous n'aurions probablement pas négocié une prime sur cette base, mais on aurait sûrement négocié une rémunération en fonction du risque qui était pris au moment où se disait: au lieu de faire un prix fixe sur lequel on peut compter et évaluer en juillet 1983, il faut peut-être escompter qu'en juillet 1983 on ne sera pas en mesure d'exercer cette option. Il aurait fallu évaluer les risques que cela comporte

et négocier une prime qui n'aurait peut-être pas été de 300 000 \$, mais aujourd'hui on ne peut pas savoir si 300 000 \$, c'est payant ou pas payant. On peut l'évaluer en fonction du terme de juillet 1983, mais en juillet 1983 ce n'est pas sûr. L'option de M. Hamel n'est pas la même que la nôtre. Notre option, c'est qu'on peut être payé et lui, il y a des conditions à la réalisation de sa prime.

**M. Clair:** Ai-je bien compris que pendant le temps où vous avez été président du conseil, vous ne vous souvenez pas que M. Webster se soit présenté aux réunions du conseil?

**M. Bernier:** Je me souviens qu'il ne s'est pas présenté.

**M. Clair:** Vous vous souvenez qu'il ne s'est pas présenté. Une dernière question. Plus tôt dans la journée, M. Hamel, à qui je vais poser de nouveau la question pour être bien sûr que nous avons tous compris, a soutenu que sans ce fameux article du journal La Presse, on avait tenu compte des revenus bruts qui pouvaient lui revenir avec la vente éventuelle de ses actions au gouvernement du Québec en titrant à la une: "1 900 000 \$ de profit dans la poche d'Alfred Hamel". M. Hamel a défendu la théorie selon laquelle c'étaient des revenus, mais que cela ne signifiait nullement que c'étaient des profits bruts et encore moins des profits nets. Il a plutôt prétendu que, compte tenu du coût qu'il a dû assumer pour, justement, supporter cet investissement, son profit réel serait plutôt de l'ordre de 190 000 \$. Par ailleurs, j'ignore si vous avez dans votre institution financière des relations d'affaires avec les entreprises de M. Hamel, mais, compte tenu de la période de temps, du coût moyen des intérêts pendant cette période, est-ce que cela vous paraît vraisemblable que, finalement, le profit réalisé sur les actions de M. Hamel ne soit pas de l'ordre de 1 900 000 \$, mais plutôt de l'ordre de 194 000 \$, tel qu'énoncé par M. Hamel? Est-ce que cela vous paraît vraisemblable?

**M. Bernier:** Écoutez, M. le ministre, je n'ai pas fait le calcul, mais je sais par exemple que pendant toute cette période les dépôts à terme sont passés de 10% à 12%, 13%, 14%, 15%, 16%, 17%, 18% et 19%. Alors, il est sûr que ce n'était pas la période propice pour faire de l'argent sur des investissements. Il était plus facile de rester chez soi et de faire des dépôts à terme. Il est évident - à moins que M. Hamel ait eu 5 000 000 \$ ou 4 500 000 \$ comptant dans son compte de banque - que, s'il a été obligé de faire du financement là-dessus, financement qu'il a été obligé de supporter,

s'il fait tous ses calculs... C'est un rendement qui n'est pas encore réalisé d'ailleurs parce que les transactions ne sont pas terminées et, pour lui, ce n'est pas sûr que cela se terminera en juillet 1983. Si vous ajoutez ses coûts de financement - il les connaît plus que moi - c'est bien sûr que...

**M. Clair:** M. Hamel, je m'adresse à vous. À supposer que, à supposé que tout fonctionne comme le journal le rapportait à ce moment, pouvez-vous me préciser justement si, comme le disait M. Bernier, vous aviez 4 000 000 \$ ou 5 000 000 comptant qui dormaient dans un bas de laine, prêts à être investis dans Quebecair ou si vous avez dû assumer le coût du financement de cet investissement?

**M. Hamel:** Malheureusement non, M. le ministre. Comme on peut le supposer, on ne l'avait pas à notre disposition, il a fallu l'emprunter.

**M. Clair:** Comment en arrivez-vous à la conclusion que votre profit est de 190 000 \$? Pouvez-vous me répéter le raisonnement que vous avez fait?

**M. Hamel:** Bien voici. C'est que la compilation de tous les coûts par période, avec tous les changements de taux d'intérêts - et il y en a eu un paquet - durant cette période, cette compilation a donné que pour les montants qui étaient financés et pour les périodes données... Par exemple, on a vendu nos actions privilégiées au gouvernement du Québec. Alors, la différence entre le prix qu'on a payé et celui qu'on a vendu a servi à rembourser presque tous les intérêts, mais il en a manqué un peu, il n'y en a pas eu assez. Alors, il n'y a absolument pas eu de profit. On a fait la même chose pour le solde, en supposant que le 1er août 1983, la transaction serait complétée. Pour votre information, évidemment à partir d'aujourd'hui jusqu'au 1er août 1983, il a fallu supposer un taux d'intérêt; alors le taux d'intérêt qui a été pris a été de 13%. Si cela vous semble trop haut, c'est le temps de le dire, mais on pense que c'est un taux à peu près normal. Si vous payez 1% sur le "prime", cela peut arriver à peu près à un taux juste et raisonnable de 13%.

Alors, la compilation a été faite à même les livres de la compagnie. Les taux ont été vérifiés avec la banque, pour être certains, et ce sont les chiffres que cela donne. C'est puisé à même les livres de la compagnie. Alors, on en arrive à 194 000 \$ si on est payé le 1er août 1983 et, bien sûr, cela ne tient pas compte de l'inflation, en fin de compte de la différence de la valeur de l'argent d'il y a deux ans avec celle du 1er août 1983.

**M. Clair:** Et cela, si j'ai bien compris votre intervention plus tôt aujourd'hui, vous a été certifié par un vérificateur-comptable.

**M. Hamel:** C'est-à-dire que notre propre vérificateur a commencé par faire son examen et ensuite cela a été confirmé par des comptables de l'extérieur.

**M. Clair:** Maintenant, si j'ai bien compris cet après-midi également, si l'acceptation de l'offre qui vous a été faite par Nordair pour acquérir tant vos actions privilégiées que vos actions ordinaires, si vous aviez accepté cette offre en juillet 1981, tout compte fait, cela aurait signifié un profit supplémentaire non pas de 190 000 \$, mais plutôt de l'ordre de 600 000 \$. Est-ce que c'est cela en gros?

**M. Hamel:** J'ai le chiffre exact ici qui a été compilé. Le profit, si on avait vendu à Nordair en juillet 1981, aurait été de 608 875 \$. Et le coût, pour avoir vendu au gouvernement du Québec, je le répète, je l'ai donné avant le souper, c'est 653 273 \$.

**M. Clair:** Pour accepter l'offre du gouvernement du Québec.

**M. Hamel:** C'est cela.

**M. Clair:** Maintenant, M. Hamel, il y a une question que je ne peux m'empêcher de vous poser. Vous aviez investi beaucoup d'argent dans Quebecair en 1979. Vous aviez fait des efforts très importants avec les gens qui vous accompagnent pour en venir à une fusion Quebecair-Nordair. En juillet 1981, le tandem Nordair-Air Canada vous a fait une offre substantiellement plus avantageuse en termes de profits parce que, somme toute, 190 000 \$ sur des investissements de l'ordre de plus de 3 000 000 \$...

**M. Bourbeau:** ...d'interrompre. M. Hamel a dit plutôt que les 190 000 \$ ne comprennent pas cependant le boni de 300 000 \$. Vous avez dit qu'il fallait l'ajouter en plus, n'est-ce pas?

**M. Clair:** Oui, je pense que cela a été précisé.

**M. Bourbeau:** Donc, on devrait parler de 490 000 \$.

**M. Clair:** Non, M. le Président, parce que, encore une fois, le député aura beau s'entêter à ne pas lire et à essayer de déformer les faits...

**M. Bourbeau:** C'est M. Hamel lui-même qui l'a dit.

**M. Clair:** ...l'article 4.5 de la

convention entre actionnaires est écrit, signé et, à ma connaissance, ni les autres actionnaires ni l'actionnaire que je représente, c'est-à-dire le gouvernement du Québec, n'ont accepté un renouvellement du prêt en cause. Ma question à M. Hamel est la suivante: On a tenté de démontrer, au cours de la journée, que vous aviez fait des profits qui, jusqu'à preuve du contraire, n'existent pas au moment de la vente de certaines actions que vous déteniez de Quebecair à la Société d'investissement Desjardins. On a tenté de démontrer que vous aviez eu une prime, un cadeau, une faveur de 300 000 \$ alors que, en fait, vous avez contracté, à ce moment, des engagements qui étaient beaucoup plus importants que ceux d'attendre un coup de téléphone du président de Nordair. Vous avez accepté, en ce qui concerne vos actions ordinaires, un montant beaucoup moins intéressant que ce qui a été finalement proposé par le gouvernement du Québec. Ma question est la suivante: Qu'est-ce qui, comme homme d'affaires québécois, vous a amené, à ce moment, à accepter l'offre du gouvernement du Québec d'intervenir financièrement pour essayer de soutenir Quebecair et de continuer les négociations pendant au moins deux ans plutôt que d'accepter purement et simplement de vendre vos intérêts majoritaires dans Nordair? Parce que cela peut sembler pour le public assez surprenant qu'un homme d'affaires accepte une proposition moins intéressante en affaires et il me semble que cela peut surprendre l'opinion publique.

**M. Hamel:** Évidemment, dans le document de M. Bernier et avec tous les détails qu'il en a donnés lui-même, il y a quelques instants, c'est qu'il était clair, à notre connaissance, que lorsque la transaction proposée avec Air Canada ou sa filiale Nordair n'était pas entérinée par le gouvernement du Québec, nous n'avions pas le choix, il n'y avait pas de transaction. C'est ce que cela voulait dire. Et le gouvernement du Québec nous a exprimé ses vues et, dans les circonstances, on a accepté de vendre au gouvernement du Québec. À ce moment, il est bien sûr que la question ne se posait pas sur un profit non réalisé si on avait vendu à Nordair parce qu'on ne vendait pas à Nordair. On se sert de Nordair aujourd'hui pour faire des comparaisons en disant "si" on avait vendu à Nordair. Mais, à ce moment, on a compris que le gouvernement du Québec avait ses vues. Évidemment, on a accepté de rester deux ans de plus pour aider la compagnie à se rationaliser avec les investissements que le gouvernement du Québec se proposait de faire dans l'entreprise. On a eu confiance dans l'avenir.

**M. Clair:** M. le Président, j'ai une question à poser à M. Bernier à propos des actions dans Nordair. Est-ce que mes renseignements sont bons si je comprends qu'actuellement vous détenez 13,1% des actions de Nordair? Actuellement, avez-vous des représentants au conseil d'administration de Nordair?

**M. Bernier:** Nous avons un représentant au conseil.

**M. Clair:** Pouvez-vous me dire depuis quand vous détenez ces actions précisément?

**M. Bernier:** C'était dans mon texte de ce matin. Depuis octobre 1980.

**M. Bourbeau:** Je pense que c'est depuis décembre 1980.

**M. Bernier:** Depuis le 29 octobre 1980.

**M. Bourbeau:** Depuis octobre 1980.

**M. Clair:** Depuis le mois d'octobre 1980. Est-ce que cette position d'actionnaire minoritaire de Nordair vous a permis, jusqu'à maintenant, d'infléchir en tout point les politiques de Nordair, que ce soit au niveau de la politique de commercialisation ou de la politique financière? Est-ce que cela vous a permis de jouer un rôle significatif jusqu'à maintenant dans l'administration de Nordair? (22 h 45)

**M. Bernier:** M. le ministre, évidemment, quand on détient 13% des actions d'une entreprise comme Nordair et qu'on est minoritaire et le seul autre actionnaire, on ne peut pas influencer tellement les politiques, sauf que l'administrateur qui nous représente à Nordair m'a laissé savoir récemment qu'on lui permettait de s'exprimer et qu'on l'incitait même à faire ses interventions en français au conseil pour lui permettre d'être davantage à l'aise dans ses interventions. On me dit aussi que, depuis ce temps, le fiduciaire de Nordair est maintenant du côté du Mouvement Desjardins. Ce n'est pas qu'on a influencé les politiques, mais on commence à faire des affaires avec eux.

**M. Clair:** Si on vous proposait demain, M. Bernier, d'acquérir, à un juste prix, 27% des actions de Nordair, est-ce que cela vous intéresserait?

**M. Bernier:** Il faudrait, d'abord, regarder dans quelles conditions on peut se procurer ces actions. On a acheté les actions de Nordair un peu sur la base de l'achat des actions de Quebecair de M. Hamel, au prix où les caisses d'entraide les avaient payées de la caisse de dépôt, plus le financement que les caisses d'entraide ont dû supporter

jusqu'au moment où on les a acquises. M. Gauthier, je pense que les actions avaient été acquises à 12,60 \$, et nous, nous les avons payées 15 \$. Quand on a fait notre négociation avec Air Canada au printemps 1981, le prix de base négocié était le prix d'acquisition d'Air Canada avec les ajustements appropriés en fonction des résultats que pourrait produire Nordair par la suite.

**M. Clair:** Ce n'était pas tellement le sens de ma question, M. Bernier. S'il y avait un prix très alléchant, très intéressant et que vous pouviez acquérir 27% des actions de Nordair et qu'on vous proposait une convention intéressante entre actionnaires, seriez-vous intéressé à acquérir actuellement 27% des actions de Nordair?

**M. Bernier:** La réaction du président de la Société d'investissement Desjardins est que, si cela rencontre nos critères de rendement et à partir du moment où c'est déjà un secteur privilégié par la Société d'investissement et par le Mouvement Desjardins, il est sûr qu'on le regarderait, pour autant que le critère de rendement dans cette acquisition pourrait être respecté.

**M. Clair:** Vous avez dit tantôt qu'avec 13% des actions de Nordair cela permettrait à votre administrateur de se faire entendre - je ne veux pas vous fâcher - en français aussi longtemps qu'il le désirait et que, même, on suscitait sa participation. Mais est-ce que cela permettrait de faire beaucoup plus que cela si, au lieu de détenir 13% chez Nordair, vous en déteniez 27%?

**M. Bernier:** Cela dépend, M. le ministre, dans quelle situation on nous mettrait dans cette compagnie. À la Société d'investissement Desjardins, quand nous faisons des investissements, on considère toujours un minimum de pourcentage de participation, soit 21% pour la consolidation. Actuellement, les états financiers de Nordair ne sont pas consolidés avec ceux de SID, parce qu'on détient 13% et que les critères de consolidation sont de 21%, en plus d'avoir une participation significative dans les orientations de l'entreprise. Alors, c'est ce qu'on n'a pas évidemment dans Nordair.

**M. Clair:** Je suis convaincu que vous avez deviné où je voulais en venir. Quand vous avez accepté les 27% moyennant convention entre actionnaires avec les gens d'Air Canada-Nordair, au fond, M. Bernier, pensiez-vous qu'avec 27% et une convention entre actionnaires vous étiez réellement en mesure d'infléchir le déroulement des événements? Il me semble - c'est un des rares jugements que je porterai - que, malgré la meilleure des conventions entre

actionnaires, quand on est minoritaire à 27%, finalement il est très difficile de faire respecter la convention entre actionnaires, si ce n'est que de la dénoncer.

**M. Bernier:** M. le ministre, disons qu'on a des expériences du genre. Dans certaines compagnies, on a des investissements de participation de 27% à 30%. Dans ces entreprises, on a deux ou trois administrateurs et on ne peut pas prêter au départ des intentions à nos partenaires, même s'ils sont hautement majoritaires. Notre philosophie est de marcher avec ces partenaires comme des associés. L'expérience que nous vivons jusqu'à maintenant à la Société d'investissement avec d'autres partenaires, c'est que lorsque l'on se retrouve avec 25% à 30% des actions, on joue un rôle très significatif dans ces entreprises, dans ces compagnies et on a un rôle déterminant aussi sur leur orientation. J'ai, entre autres, en mémoire un de nos investissements; on a un rôle très significatif dans cette entreprise.

**M. Clair:** M. Bernier, on détient 30% de CP, on sait que c'est un gros bloc d'actions qui permet, à toutes fins utiles, un contrôle virtuel pour cet actionnaire, tellement il est important par rapport à une multitude d'autres actionnaires. Mais, dans une situation où un gouvernement a nationalisé une entreprise, qui en nationalisait deux à ce moment-là, est-ce que le rapport de force n'est pas un peu modifié quand c'est un actionnaire qui détient 27% avec d'autres qui en détiennent des blocs variables, mais sans qu'aucun ait une majorité vraiment absolue? Est-ce que ce que vous dites - je le conçois, c'est tout à fait exact - n'est pas surtout vrai quand il y a plusieurs actionnaires et que n'est-ce pas, en conséquence, beaucoup moins facile pour un actionnaire minoritaire lorsqu'il est seul avec un autre actionnaire qui est très largement majoritaire?

**M. Bernier:** En tout cas, d'après les expériences que nous vivons... On a même un de nos partenaires dans la salle ici, le groupe Provost, dans lequel on est à 22%. Je pense qu'on joue un rôle significatif dans l'entreprise Provost avec 22%. On est impliqué dans le groupe Canam à 34%, 35% et, évidemment, c'est M. Dutil qui dirige son entreprise. Ce n'est pas nous qui intervenons, mais je pense qu'on a un rôle influent à l'intérieur de cette entreprise, soit par le financement, et pour des expertises. Évidemment, dans les entreprises paragouvernementales avec lesquelles on est associé, on a aussi d'autres expériences, mais là on est majoritaire.

Pour nous, quand on avait fait cette négociation de bonne foi avec Air Canada

avec une participation de 27%, je ne sais pas si on péchait par excès de confiance ou par naïveté, mais on était assuré que dans ce dossier on pourrait jouer un rôle significatif dans l'entreprise regroupée à condition, évidemment, qu'on réussisse à négocier un protocole d'entente, une entente entre actionnaires qui n'était pas encore complétée, qui protégerait les objectifs que nous recherchions, évidemment. Aussi, on était très conscient qu'il fallait épouser les objectifs, dans un dossier comme celui-là, du gouvernement du Québec.

**M. Clair:** Ma dernière question pour le moment. Vous présidez le conseil de Quebecair depuis maintenant quelques années. Vous avez été mêlé, M. Bernier, à toutes les négociations que vous avez supervisées à un moment donné. Vous n'avez pas nécessairement participé à chacune des étapes, mais vous êtes certainement l'une des personnes au Québec, avec les deux personnes qui sont à votre gauche et à votre droite, et peut-être quelques autres, qui connaissent probablement le mieux le dossier des négociations Quebecair-Nordair, de l'avenue qui s'offrait de rationaliser le transport aérien à partir du contrôle d'intérêts québécois. Vous avez vu évoluer les négociations entre le gouvernement fédéral et votre groupe et d'autres groupes. Vous m'accompagniez, si ma mémoire est bonne, quand nous sommes allés soumettre au ministre fédéral des Transports la proposition conjointe Québec-Ontario. Vous avez donc suivi le déroulement de ce dossier depuis plusieurs années. Vous avez de plus une expérience très importante dans le domaine des affaires. Quant à vous, l'issue des avenues possibles pour Quebecair à compter de maintenant, dans l'état actuel des négociations entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec, dans la mesure, bien sûr, où vous en êtes informé parce que vous n'avez pas été témoin nécessairement des conversations téléphoniques que j'ai eues ou que je n'ai pas réussi à avoir avec le ministre des Transports du Canada, mais dans la mesure de votre éclairage, si Quebecair doit continuer d'exister, comment vous apparaît son avenir?

**M. Bernier:** Nous, M. le ministre, évidemment, quand on est entré dans le dossier de Quebecair en vue d'une fusion éventuelle, dans une préoccupation de rationalisation des réseaux, on pensait aux critères et aux paramètres qui sont établis pour la Société d'investissement Desjardins. On pensait aussi au rôle que le Mouvement Desjardins doit jouer dans la communauté ou dans le Québec par rapport à nos sociétaires qui sont répartis à la grandeur de la province. Il est sûr que les critères de

rendement de 15% après impôt et tout cela, Quebecair ne les rencontrait pas à première vue, même en relation avec des calculs qu'on a faits dans un scénario où la fusion serait faite ou dans un autre.

Il est sûr aussi que, selon nous, les actions de Nordair avaient été payées un très bon prix par Air Canada; puis, dans une deuxième vente, ce n'était pas une aubaine. Mais vu le rôle que le Mouvement Desjardins doit jouer au Québec par rapport à la population, par rapport au développement économique du Québec, par rapport aussi aux régions, parce que nous aussi on vit les disparités régionales, par rapport à la structure du Mouvement Desjardins, par rapport aux besoins qu'on rencontre dans les régions. SID ne peut pas se confiner au développement économique de Montréal parce que son siège social est là, pas plus que le Crédit industriel Desjardins ou nos autres institutions. On se sentait une vocation, une obligation et un rôle particulier à jouer pour la rationalisation et l'amélioration des communications au Québec dans Quebecair.

Tout ce qui nous a animés au long de ces années-là, avec les milliers d'heures et les énergies qu'on a mises là-dedans... M. le ministre, on ne sera jamais capable au niveau de l'équipe de SID de mettre autant d'heures, autant d'énergies, autant de travail dans un dossier d'investissement qu'on en a mis dans le dossier du transport aérien; cela n'a pas de bon sens. Il est sûr que, si on évalue cela par rapport aux coûts, cela ne tient pas, l'évaluation du coût qui a été mis là-dedans.

Mais il est évident aussi qu'on a réalisé que l'implication des gouvernements dans ce dossier était essentielle et importante. Autant le gouvernement du Québec n'a pas le choix de s'impliquer ou non dans le service d'énergie, de s'assurer qu'il y a des services téléphoniques et des services de transport en commun, autant nous, nous pensons que le dossier du transport aérien est important pour l'avenir économique du Québec, par rapport aux régions, par rapport à l'éloignement, par rapport à la population. Nous, en tout cas, nous étions dans le secteur privé et nous le croyions.

J'étais très heureux, ce matin, d'entendre que, si cela ne peut fonctionner dans la négociation actuellement entreprise avec le fédéral, avec Air Canada, vous n'aurez pas le choix, M. le ministre: vous allez être obligé d'embarquer là-dedans, vous allez être obligé de régler ce dossier, vous allez être obligé d'assurer le service à la population. Et au lieu de spéculer sur toute une série de choses et de dépenser un paquet d'argent et d'énergie dans tout cela, un jour vous allez être obligé de faire vos choix, à moins qu'on ne décide que l'avenir du Québec se rétrécit et qu'on rétrograde.

Alors, il est sûr que, dans le contexte

économique des années quatre-vingt et de l'an 2000, nous, au Mouvement Desjardins, avec l'électronique, avec tout ce qu'on est en train de développer en informatique pour assurer les meilleures communications possible d'un bout à l'autre de la province de Québec par rapport au développement, nous n'avons pas le choix de nous interroger à savoir si nous devons maintenir ou non un service aérien pour les populations de la province. Il est sûr que ce n'est pas la responsabilité unique du Mouvement Desjardins de développer à nos frais un service comme Quebecair. Une décision devra être prise dans les prochains mois. Là-dessus, je pense que la province devra s'impliquer d'une façon très forte et de faire un choix une fois pour toutes. Regardez ce que cela peut vous coûter pour le transport en commun, regardez ce que cela vous coûte pour les traversiers, regardez ce que cela vous coûte pour tous les autres services. Je pense que celui-là est aussi prioritaire que les autres.  
(23 heures)

**M. Clair:** Une toute dernière question très courte, M. le Président, au cas où je n'aurais pas l'occasion de revenir. Finalement, à partir de toute l'expérience de ces négociations que vous avez conduites pendant ces années, une question très simple se pose: Je sais qu'il est embêtant pour vous de répondre, mais je pense que cela peut éclairer l'opinion publique québécoise parce qu'on a souvent l'impression que les hommes politiques se contredisent et que les hommes d'affaires qui essaient de trouver des solutions de rationalisation n'ont pas l'occasion de s'exprimer. Je vous pose la question très simplement. Vous en profiterez, si vous le voulez, pour répondre. Si vous préférez vous abstenir, faites-le, je ne vous en ferai pas grief. Après toutes ces années de négociations, tous ces efforts que vous avez consacrés, est-ce que vous considérez que, dans la mesure de l'information que vous détenez, le groupe que vous avez dirigé a été correctement traité? J'emploie l'expression "correctement traité". Je ne veux pas dire qu'on est toujours obligé de gagner -ou de toujours perdre, mais est-ce que vous considérez que vous avez été correctement traités par les autorités du gouvernement fédéral dans ces négociations? Je vous laisse le choix de répondre ou de ne pas répondre.

**M. Bernier:** C'est peut-être embêtant de répondre à cette question-là. Je ne vous dirai pas qu'on a été correctement ou incorrectement traités, mais je peux vous dire qu'on a été très mal compris.

**M. Clair:** Je vous remercie, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** Merci. M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** Je voudrais poser une question à M. Hamel. M. Hamel, cet après-midi, je vous ai posé des questions sur les profits possibles que vous avez faits et le député de Vimont vous avait posé une question au cours de laquelle vous aviez dit que vous faisiez un profit de 194 000 \$. J'avais des chiffres qui avaient, d'ailleurs, été reproduits dans les journaux et qui démontraient que c'était beaucoup plus. Ma question a été: Comment conciliez-vous vos chiffres avec les miens? Donc, je vous demandais de nous dire comment vous arriviez à vos chiffres. Malheureusement, vous ne m'avez pas répondu, mais je suis content de voir que ce soir vous l'avez fait. Je veux vous répéter ce qu'on vous a dit cet après-midi. Nous ne vous blâmons pas d'avoir fait des profits. S'ils sont seulement de 194 000 \$, c'est malheureux, mais s'ils avaient été de 2 000 000 \$, cela aurait été tant mieux pour vous. On ne veut pas vous blâmer d'avoir fait des profits. On voulait simplement savoir comment la différence pouvait exister entre les chiffres que la presse avait rapportés et ceux que vous nous avez donnés. Vous avez eu l'occasion de nous l'expliquer un peu ce soir. M. Bernier l'a fait un peu pour vous et, en ce qui nous concerne, nous sommes satisfaits.

Je voudrais revenir sur un point. Tout à l'heure, quand le ministre vous a questionné sur l'offre d'achat de juillet 1981, il vous a demandé comment vous, un homme d'affaires, aviez pu accepter une offre qui vous faisait perdre de l'argent. Vous nous avez dit que cela vous coûte 600 000 \$ d'avoir refusé l'offre de Nordair pour accepter l'offre de Québec. Vous avez dit: Écoutez, dans les circonstances, le gouvernement du Québec avait décidé de s'impliquer et nous n'avions pas le choix, on devait se soumettre. C'est à peu près ce que vous avez répondu, je pense.

**M. Hamel:** C'est cela.

**M. Bourbeau:** D'accord! Si le Québec vous avait dit, à ce moment-là, M. Hamel: Écoutez, vous avez entièrement le choix, on ne veut absolument pas exercer quelque pression ou quelque droit, est-ce que vous auriez accepté l'offre de Nordair si vous n'aviez eu aucune contrainte?

**M. Hamel:** Il est assuré que, à ce moment-là les actionnaires de Quebecair - que nous étions à ce moment-là - se seraient consultés et auraient tâché de faire en sorte que la transaction avec Air Canada se concrétise.

**M. Bourbeau:** Elle était plus payante,

en fait.

**M. Hamel:** Écoutez, dans le fond, nous croyions à la régionalisation, à la rationalisation, d'autant plus que nous devons, à ce moment-là, considérer le fait que, si les choses s'étaient présentées de la façon dont vous venez de le mentionner - évidemment, on parle avec des si - il y a peut-être d'autres avenues qui auraient pu être examinées. Mais, encore là, on parle avec des si. On peut aller loin avec des si. Il reste une chose, cependant. Sans aucun doute, si on avait été vraiment à notre aise et si on avait senti que ce n'était pas un refus du gouvernement du Québec de nous laisser vendre à Nordair ou à Air Canada, nous l'aurions fait, c'est certain.

**M. Bourbeau:** Vous auriez fait 600 000 \$ de plus, si j'ai bien compris tout à l'heure.

**M. Hamel:** Écoutez! Évidemment, quand vous parlez de 600 000 \$ de plus, on ne faisait pas un tel calcul parce qu'on n'était pas rendu à faire un tel calcul.

**M. Bourbeau:** En fait, c'est vous qui avez lancé le chiffre tout à l'heure.

**M. Hamel:** Oui, d'accord. C'est parce qu'aujourd'hui on se reporte...

**M. Bourbeau:** De toute façon, c'était plus payant. D'ailleurs, le ministre l'a dit à plusieurs reprises, l'offre d'Air Canada était plus payante.

Je voudrais maintenant poser une question à M. Bernier. Le ministre vous a interrogé longuement sur la position minoritaire de 27% que vous auriez eue dans Nordair s'il y avait eu fusion. Vous seriez devenu, avec Air Canada, un des deux actionnaires du transporteur fusionné, Quebecair-Nordair, et le Mouvement Desjardins aurait eu 27% des actions de cette nouvelle société. Vous estimiez avoir une position suffisamment importante à ce moment-là pour nous assurer que les retombées économiques d'une telle fusion favorisent le Québec. Vous avez parlé de création d'emplois pour les francophones dans le secteur de l'aviation, de maintien des sièges sociaux, etc. D'ailleurs, vous avez dit que les deux parties, Air Canada et vous-même, s'étaient entendues pour concrétiser plusieurs points de cette nature dans une entente entre actionnaires qui prévoyait, entre autres, qu'éventuellement les deux actionnaires pourraient se diluer en faveur d'une émission publique, une fois le succès de la fusion bien assuré.

Vous concluez: Cependant, il avait été bien entendu avec le président d'Air Canada que le gouvernement du Québec devait

donner son accord à cette transaction. Nous n'avions pas d'autre alternative que de nous rallier à l'offre du Québec qui démontrait, par le fait même, son refus face à la transaction négociée avec Air Canada. Vous dites également que, dans votre cas - je pense que cela rejoint un peu la position de M. Hamel - devant le refus - c'est le mot que vous employez - du gouvernement du Québec, vous n'aviez pas d'autre alternative que de vous rallier à l'offre du gouvernement du Québec.

Devant ces deux déclarations, la vôtre que je viens de lire et celle de M. Hamel, j'aimerais vous faire lecture très rapidement d'une déclaration qui a été faite par M. Bernard Landry, à Radio-Québec, le 6 décembre 1982, lors d'une interview de M. Pierre Nadeau. Je voudrais savoir si ce que M. Landry a dit au sujet de cet événement reflète correctement ce qui s'est passé. Je cite M. Landry: "Mon collègue des Transports - il citait, évidemment, le ministre des Transports qui est ici - leur a dit (en parlant de vous et de M. Hamel): Vous avez là une offre sur la table. Qu'est-ce que vous faites? Aimez-vous mieux Québec? Aimez-vous mieux Ottawa? Aimez-vous mieux quoi?" C'est la question. La réponse est venue sans hésitation, parce que cela faisait quatre ans que ces gens-là négociaient avec Ottawa sans pouvoir s'entendre. La réponse est venue sans hésitation: Si Québec achète du capital privilégié et empêche la compagnie de sombrer - car elle aurait sombré dès cette époque et on ne serait même plus là; on serait dans le post mortem sans hésitation - "si Québec embarque, on préfère Québec et on refuse l'offre d'Ottawa." Est-ce que c'est de cette façon que cela s'est passé ou si c'est un peu différent?

**M. Clair:** Question de règlement.

**M. Bourbeau:** M. le ministre, je pose la question aux gens qui sont ici.

**M. Clair:** Question de règlement.

**M. Bourbeau:** En vertu de quel article du règlement, M. le ministre?

**M. Perron:** En vertu de l'article 94.

**M. Clair:** Mon collègue, le ministre du Commerce extérieur, se fera un plaisir de venir participer aux travaux de la commission et de répondre des propos qu'il a tenus. M. le Président, si mon collègue a parlé de la façon que le député semble le citer - cela dépend de l'interprétation qu'on fait des événements - je pense que jusqu'à un certain point, c'est absolument cela qui s'est produit. La meilleure preuve, c'est que les gens ont préféré accepter l'offre du gouvernement du Québec.

**Une voix:** Laissez-les le dire.

**M. Bourbeau:** Je veux savoir si cela s'est passé de cette façon. Est-ce parce que vous aimez mieux Québec qu'Ottawa que vous avez accepté l'offre ou parce qu'il y avait un gouvernement du Québec entre les deux qui ne vous donnait pas le choix?

**M. Hamel:** Il n'y a aucune autre version que celle que je vous ai dite, pour autant que cela me concerne, qui ait existé. Je n'étais pas au courant de la déclaration de M. Landry. Vous venez de me l'apprendre. En fait, il n'y a pas d'autre version que celle-là.

**M. Bourbeau:** M. Bernier, est-ce de cette façon que cela s'est passé?

**M. Bernier:** Pour nous, il n'y a pas d'autre version que celle qu'on a mise dans notre texte.

**M. Bourbeau:** Votre version, c'est que vous n'aviez pas d'autre alternative que de vous rallier à l'offre du Québec qui démontrait, par le fait même, son refus face à la transaction. Ce n'était donc pas, comme M. Landry l'a dit: Aimez-vous mieux Québec ou aimez-vous mieux Ottawa? Ce n'était pas ce genre de question.

**M. Clair:** C'est une façon imagée de présenter la chose.

**M. Bourbeau:** M. Hamel, je voudrais revenir...

**M. Gratton:** À l'image du ministre délégué au Commerce extérieur.

**M. Bourbeau:** ...à des propos un peu plus terre à terre. On voudrait parler un peu des Boeing. Quebecair a acheté deux Boeing 737 B-17. Pourriez-vous nous dire quelle est la différence entre les B-17 et les B-9 que vous aviez avant et à quelle date avez-vous placé la commande pour deux Boeing B-17?

**M. Hamel:** Voici...

**M. Bourbeau:** Je m'excuse, je veux dire les -17.

**M. Hamel:** Oui. La différence entre les deux, c'est que le -9, c'est un moteur qui permet une charge au décollage de 118 500 livres et, donc, avec un rayon d'action plus limité, tandis que l'autre moteur permettait 128 500. À ce moment, vous avez des réservoirs d'essence additionnels qui permettent plusieurs centaines de kilomètres de distance. Vous pouvez faire des vols plus longs sans escale.

**M. Bourbeau:** C'est de combien plus

long avec les -17?

**M. Hamel:** Je n'ai pas le détail exact ici avec moi. On l'aura sûrement dans nos documents, mais de mémoire le -9 donne environ 1800 milles et le -17, environ 2300, 2400.

**M. Bourbeau:** Est-ce qu'on serait exact en disant que le -9 se rend à peu près jusqu'en Jamaïque et que le -17 se rend jusqu'à la Barbade?

**M. Hamel:** C'est cela, à la Barbade sans difficulté.

**M. Bourbeau:** À quel moment avez-vous acheté les -17?

**M. Hamel:** On aurait voulu les acheter avant, effectivement, la date exacte où l'achat a été réalisé. Nous avons commencé à regarder pour des -17 durant l'hiver 1981 et vous vous souviendrez qu'à l'automne 1980 on avait abandonné une option sur des -9 et avions opté d'attendre pour trouver un ou deux -17 éventuellement. D'un autre côté, l'achat des -17 - appelez-les comme vous voudrez - entrainait dans le plan qu'on avait établi de rajournissement de la flotte.

**M. Bourbeau:** On n'a pas beaucoup de temps. J'aimerais vous poser des questions assez précises. Il ne reste presque plus de temps. J'aimerais savoir à quelle date vous avez placé la commande pour le -17, s'il vous plaît.

**M. Hamel:** Nous avons regardé pour les -17 pendant plusieurs mois, à partir du mois de février 1981 environ, pour trouver des appareils, parce qu'il n'y en avait pas beaucoup de disponibles. Il y en avait quatre dans le monde qui étaient disponibles à ce moment. Nous avons trouvé ces deux-là chez Maersk à Copenhague. Évidemment, il a fallu les négocier. Cela a pris plusieurs mois. Finalement, nous les avons acquis au cours du mois d'août 1981, je crois, avec une livraison possible le 15 novembre pour le premier et, pour le deuxième, le 25 avril 1982.

**M. Bourbeau:** Le 25 avril 1982.

**M. Hamel:** Comme livraison.

**M. Bourbeau:** À quel moment avez-vous placé la commande ferme pour les deux avions? Peut-être que M. Leblond s'en souvient?

**M. Hamel:** Il y a eu des négociations et, dès qu'on s'est entendu, on les a achetés.

**M. Bourbeau:** Vous dites au mois d'août

1981.

**M. Hamel:** Cela peut être août ou début septembre, quelque chose comme cela.

**M. Bourbeau:** M. Leblond, est-ce que vous pourriez confirmer la date? Vous étiez, à ce moment, au conseil d'administration; peut-être que vous vous en souvenez.

**M. Leblond:** Je suis arrivé au conseil d'administration au mois de septembre et la commande était déjà placée à ce moment. Je pense que je peux confirmer que c'était au mois d'août, fin juillet ou début d'août.

**M. Bourbeau:** M. Hamel, vous nous dites que ces avions ont été achetés du Danemark; donc, ce n'étaient pas des avions neufs.

**M. Hamel:** Des avions usagés.

**M. Bourbeau:** À quel moment avez-vous reçu effectivement les deux avions?

**M. Hamel:** Le premier a été livré, tel qu'entendu lors de l'achat, pour commencer le programme des vols vers la Floride, aux Caraïbes et à la Barbade. J'imagine que c'est vers le 15 novembre. Il me semble que l'avion a commencé à voler vers le 1er décembre.

**M. Bourbeau:** Le deuxième?

**M. Hamel:** Le deuxième nous a été livré, en fait, le 25 avril 1982.

**M. Bourbeau:** Est-ce que le deuxième avion vole maintenant?

**M. Hamel:** Non, concernant le deuxième avion, le plan de redressement qui est arrivé entre-temps, au début de l'hiver 1982, a prévu qu'on ne ferait pas voler le deuxième avion, qu'on le mettrait en vente immédiatement.

**M. Bourbeau:** Au moment où vous l'avez reçu, déjà il était en vente.

**M. Hamel:** Exactement.

(23 h 15)

**M. Bourbeau:** Et le premier, vous l'avez reçu le 15 novembre et vous l'avez, je pense, également mis en vente au début de 1982, n'est-ce pas, à cause de votre plan de redressement?

**M. Hamel:** Oui, dans le courant de l'hiver, dès que le plan de redressement a été décidé, vers le début de février.

**M. Bourbeau:** Bon! Vous avez volé avec le premier pendant un mois ou deux et là, vous avez décidé de le mettre en vente.

Quant au deuxième, au moment où vous l'avez reçu, il était déjà en vente depuis un couple de mois.

**M. Hamel:** Non, je vous demande pardon. Le premier a volé tout l'hiver sans exception jusqu'à la fin d'avril.

**M. Bourbeau:** Oui, mais votre plan de redressement est entré en vigueur au début de 1982.

**M. Hamel:** Le plan de redressement a commencé à être discuté sérieusement au mois de novembre. Il a commencé à être mis en vigueur dès qu'il a été prêt en décembre, en janvier et tout l'hiver et cela a continué par la suite.

**M. Bourbeau:** Le plan de redressement comportait la vente des deux -17.

**M. Hamel:** Oui, cela a été inclus dans le plan de redressement à un moment donné, mais c'est un plan de redressement global. Il y a beaucoup d'autres choses que cela.

**M. Bourbeau:** Oui, oui, je connais bien le plan. Les deux Boeing venaient du Danemark, n'est-ce pas?

**M. Hamel:** Oui.

**M. Bourbeau:** Le deuxième qui a été reçu en avril 1982, où est-il présentement?

**M. Hamel:** Il est stationné à Dorval.

**M. Bourbeau:** Il n'a jamais volé depuis que vous l'avez?

**M. Hamel:** Non, nous ne l'avons même pas peint. Il a été offert en vente et il est tel qu'on l'a reçu.

**M. Bourbeau:** Il n'a jamais volé. N'y a-t-il pas, d'ailleurs, des empêchements techniques qui font qu'il ne peut pas voler au Canada?

**M. Hamel:** Non, pas à ma connaissance.

**M. Bourbeau:** Non? Pardon? M. Leblond, voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. Leblond:** Oui, si vous le permettez, M. Bourbeau. Effectivement, il y a des empêchements techniques. On ne l'a pas canadienisé, on ne l'a pas rendu conforme aux lois canadiennes. Comme on n'avait pas l'intention de le faire voler, on ne voulait pas dépenser 75 000 \$ pour le rendre conforme.

**M. Clair:** Cela fait-il référence à des normes canadiennes seulement? Cela ne veut

pas dire que l'avion n'est pas, pour un profane, en état de vol. Cela ne veut pas dire qu'il n'est pas en état de voler.

**M. Leblond:** Absolument pas.

**M. Clair:** Je pense que c'est ce que M. Hamel...

**M. Leblond:** Chaque juridiction d'aéronautique a ses spécifications quant aux équipements. C'est tout simplement cela.

**M. Bourbeau:** Autrement dit, il manque les équipements radar spéciaux au Canada qui font... Je ne me souviens plus du terme technique.

**M. Leblond:** Il serait acceptable aux États-Unis, mais il ne l'est pas ici.

**M. Bourbeau:** Cela coûte environ une centaine de...

**M. Leblond:** Il pourrait être acceptable en France, mais pas en Grande-Bretagne.

**M. Bourbeau:** Oui. N'est-il pas étrange, M. Hamel, que vous preniez livraison du premier avion le 15 novembre 1981 au moment même où vous dites que votre plan de redressement est déjà en discussion et alors que ce plan de redressement prévoit la vente de cet avion? Donc, autrement dit, au moment où vous le recevez, vous venez de l'acheter et déjà, vous avez décidé que vous n'en avez pas besoin et qu'il faut le revendre. Quant au deuxième, c'est encore pire; au moment où vous le recevez en avril, cela fait trois ou quatre mois - je ne sais pas, deux ou trois mois - que vous avez déjà décidé que vous n'en avez pas besoin et qu'il faut le revendre. Cela n'a-t-il pas l'air un peu étrange en termes d'administration d'acheter des avions qui valent quand même 15 000 000 \$ canadiens, je pense, chacun et dont l'un n'a même pas été reçu que déjà on trouve qu'on n'en a plus besoin et qu'il faut le revendre? Ne trouvez-vous pas cela un peu surprenant?

**M. Hamel:** C'est simple. Il faut se reporter dans le temps et regarder les conditions qui ont régi la décision de faire voler ces avions et de les acheter. Vous comprendrez avec moi que, quand on veut voler sur les vols nolisés, il faut faire des plans à l'avance.

**M. Bourbeau:** Vous avez acheté l'avion pour faire des vols nolisés?

**M. Hamel:** C'est l'hiver que les vols nolisés sont bons au Québec et au Canada, alors qu'en Europe, c'est l'été. Nos saisons fortes sont différentes. Pour nous, il était

important, tant qu'à entrer ces avions, qu'on puisse en profiter tout l'hiver au lieu, par exemple, de commencer le printemps, alors que les vols nolisés sont à leur plus bas ou l'été. Il était normal qu'on fasse des plans à l'avance et c'est ce qu'on a fait. Un plan de vol sur la Floride ou un plan de vol ABC, comme celui qu'on a mis en marche à chacun des trois hivers, surtout 1980-1981 et 1981-1982, cela prend six à sept mois de préparation. Il faut s'assurer d'avoir les appareils. Il faut entraîner des équipages. Il faut vendre des billets. Il faut que la clientèle soit là quand l'affaire part et, pour partir le 1er décembre, il faut commencer au mois de mai ou au mois de juin. Demandez-le même aux gens de Nordair quand ils vont se présenter, ils vont vous le dire.

**M. Bourbeau:** Les vols nolisés, en fait, ne sont payants, quand ils le sont, que durant la période de l'hiver, de décembre à avril, au maximum. Le reste de l'année, il n'y a pas beaucoup de vols vers la Floride ou vers les Caraïbes, n'est-ce pas?

**M. Hamel:** Oui, mais n'oubliez pas que j'ai commencé à expliquer tout à l'heure que nous n'avons pas acheté ces avions uniquement pour faire des vols nolisés.

**M. Bourbeau:** Pourquoi avoir choisi ces avions? Vous en aviez déjà qui se rendaient facilement - les -9 - jusqu'à la Jamaïque, à peu près, enfin, au moins en Floride, un peu plus loin et il semble que ce ne soit pas suffisant. Vous en avez acheté avec des moteurs plus gros pour aller jusqu'à la Barbade.

**M. Hamel:** Nous voulions justement...

**M. Bourbeau:** Donc, ce n'était pas pour aller à Sept-Îles. Vous en aviez assez pour aller à Sept-Îles quatre fois et revenir. C'était pour aller jusqu'à la Barbade, en fait. Donc, ils ont été achetés pour faire des vols nolisés plus loin encore que la Floride, donc à la Barbade ou au Mexique.

**M. Hamel:** Oui, nous voulions attaquer des marchés sur vols ABC à des distances où, pour être concurrentiel, il faut faire des vols sans escale; autrement, cela ne vaut pas la peine d'y aller. Vous n'êtes pas capables d'avoir de passagers. On avait en vue différents marchés. N'oubliez pas que, depuis l'hiver 1981, la loi du vol nolisé a été amendée passablement à Ottawa. Ces nouveaux amendements vous permettent d'attaquer des marchés qui n'étaient pas accessibles autrefois. Nous avions prévu que, pour compléter le rajeunissement de la flotte, nous irions à cinq appareils 737. Nous avons sorti les BAC à l'automne 1981 et,

pour être logiques avec notre plan de rationalisation de la flotte, il nous manquait ces deux avions. Tant qu'à avoir cinq avions, on s'est dit: On devrait avoir des avions à long rayon d'action pour attaquer des marchés qu'on n'a pas encore.

**M. Bourbeau:** Pendant ce temps, pour les régions du Québec que vous devez desservir, ce n'est pas avec des -17 que vous pouvez desservir un vol entre Baie-Comeau et Sept-Îles. Ces avions étaient beaucoup trop puissants et beaucoup trop coûteux à faire fonctionner pour des vols régionaux. C'étaient des avions qui avaient manifestement été achetés - je pense que c'est exact, vous l'avez dit vous-même - pour faire du vol nolisé et, encore là, plus loin que la Floride. Sans cela, vous auriez gardé vos gros -9.

**M. Hamel:** Il ne faut pas oublier que, pour la petite différence qu'il y a entre le coût d'exploitation d'un -17 et d'un -9, vous pouvez quand même utiliser votre avion sur n'importe quel réseau. Cet avion pouvait aller n'importe où.

**M. Bourbeau:** C'est bien sûr qu'il peut aller n'importe où.

**M. Hamel:** Absolument partout.

**M. Bourbeau:** Oui, je suis bien conscient qu'il peut aller n'importe où. Mais, au sujet du -17, il y a un pilote d'avion de Quebecair qui m'a dit qu'il y avait un problème avec les soutes à bagages, quand 'vous l'avez utilisé pour faire des vols nolisés, en ce sens que les réservoirs d'essence prenaient tellement de place qu'on avait amputé les soutes à bagages et que vous deviez faire transporter les bagages des vacanciers sur des vols d'Air Canada. Est-ce exact?

**M. Hamel:** C'est arrivé à quelques reprises. Nous avons fait des expériences. Nous le savions avant. C'était connu. Il n'y a pas eu de surprises de ce côté.

**M. Bourbeau:** Vous ne trouvez pas un peu étrange d'acheter un avion à 15 000 000 \$ pour faire du vol nolisé, alors que vous avez déjà des -9 qui se rendent plus loin que la Floride. Pour aller plus loin, on ampute la soute à bagages un peu pour mettre des plus gros réservoirs d'essence afin de faire du vol nolisé. Les vacanciers partent et il n'y a pas de place pour mettre les bagages; il faut mettre les bagages sur des vols d'Air Canada. N'est-ce pas complètement ridicule?

**M. Hamel:** Vous parlez de choses excessivement occasionnelles. Il ne faudrait pas généraliser avec cela.

**M. Bourbeau:** Cela n'est pas arrivé souvent?

**M. Hamel:** Non, ce n'est pas arrivé souvent.

**M. Bourbeau:** Enfin, des pilotes d'avion nous ont dit que cela arrivait assez fréquemment.

**M. Hamel:** Si vous voulez prendre la version des pilotes d'avion, faites-les venir et demandez-leur.

**M. Bourbeau:** On essaie de les faire venir. Apparemment, on va peut-être en avoir un demain ou la prochaine fois. Je pense que mon collègue, le député de Vaudreuil-Soulanges voudrait également vous poser quelques questions.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Vaudreuil-Soulanges.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Toujours à propos des...

**M- Clair:** Juste une seconde. En tenant compte de la répartition du temps, le parti ministériel aurait droit encore à une quinzaine de minutes.

**Une voix:** Bien sûr, c'est certain.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Vaudreuil-Soulanges.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** C'est toujours à propos des 737. Autant pour pénétrer le marché des vols nolisés, manifestement comme vous venez de l'expliquer, que sans doute pour rationaliser la flotte, vous avez entrepris un programme d'acquisition de 737. Cela se fondait, entre autres, si je me souviens de certaines de vos réponses et de votre témoignage de ce matin, sur une étude interne que Quebecair, en 1977, avait commandée et qui, entre autres - de mémoire, pour ne pas l'avoir vue, mais simplement en me rappelant vos propos - avait conclu qu'effectivement il y aurait lieu d'uniformiser un peu la flotte au bénéfice de l'acquisition de 737, pour qu'il n'y ait pas cinq types d'avions, mais bien trois, auquel cas, cela devrait être des 737, étant donné que d'autres transporteurs régionaux étaient dans ce "bag", si on veut, et que dans la perspective d'une nationalisation du transport aérien dans l'Est, c'est une bonne idée, en plus, d'avoir des 737. L'étude que le ministre nous a distribuée, celle de Lehman Brothers Kuhn Loeb, conclut sensiblement dans le même sens, en août 1978. Comme question préalable, étiez-vous au courant des conclusions et de la démarche qui avaient

été empruntées dans cette étude, commandée par le gouvernement du Québec et y avez-vous eu accès d'une façon ou d'une autre?

**M. Hamel:** Non, je n'ai pas eu accès à cette étude. Je savais qu'elle avait été faite et qu'elle existait. On m'avait donné les grandes lignes et les recommandations de l'étude.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Bon, d'accord. À votre sens, cela confirmait l'étude de 1977 que Quebecair elle-même avait commandée.

**M. Hamel:** Oui, sensiblement dans les grandes lignes: c'était une recommandation de procéder le plus rapidement possible, car autrement cela coûterait plus cher pour rationaliser la flotte.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** D'accord. Est-ce que cela devenait à ce moment-là une confirmation additionnelle de la décision qui était en train de se prendre d'aller vers l'achat de 737, sachant que les Lehman Brothers abondaient un peu dans le même sens?

**M. Hamel:** Évidemment.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Étiez-vous, par ailleurs, au courant de la méthodologie que Lehman Brothers a utilisée et des réserves extrêmement sérieuses qu'ils ont eux-mêmes émises quant à la façon dont on peut s'inspirer de leurs conclusions? Vous me direz oui ou non éventuellement. Je suis surtout intéressé de savoir si les mêmes réserves existaient dans l'étude de 1977 de Quebecair avec laquelle vous êtes sans doute plus familier.

Je cite quelques passages de l'étude de Lehman Brothers d'août 1978 commandée par le gouvernement du Québec et sur la foi de laquelle des actions ont été finalement prises: Les méthodes employées posent - dans le texte original - "a serious handicap to comprehensive operational and financial analysis." Autrement dit, il y avait eu des difficultés sérieuses de la maison de conseillers en aviation, Simat, Helliesen et Eichner qui n'avait pas eu accès à un tas de renseignements sur lesquels ils auraient aimé se fonder pour en arriver à des conclusions plus intéressantes. De la même façon, Lehman Brothers fait remarquer que, dans la mesure où il existe des réserves sérieuses sur la méthodologie employée par les conseillers en matière d'aviation, son étude à elle, cette firme Lehman Brothers, est sujette également au même degré de caution. "The same caveat as noted above with respect to the Simat, Helliesen et Eichner study also affects our conclusions." Ils prétendent que cela permet quand même de tirer de grandes

conclusions, que "the order of magnitude and the relative attractiveness of the various options are meaningful and useful." Cela m'apparaît très général et très vague après les réserves qu'on avait entendues.

Il y a ensuite certaines conclusions, quant à l'approche analytique employée pour les facteurs de financement pour l'acquisition d'une flotte de 737, qui parlent notamment - et cela revient à plusieurs reprises - d'un taux de capitalisation de l'entreprise concernée, en l'occurrence Quebecair, qui devait assurer que la dette ne représentait pas plus de 80% dans la structure du capital. Or, évidemment on sait que cela n'a pas été le cas pendant très longtemps et qu'aujourd'hui ce n'est pas encore, à l'heure où on se parle, le genre de ratio de capitalisation qui existe et qui permettrait les conclusions de Lehman Brothers, qui utilisait, d'ailleurs, un taux d'intérêt de 10% qui, comme vous le voyez, n'est pas tellement réaliste par les temps qui courent.

**M. Clair:** C'était en 1978.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Oui, je comprends que c'était en 1978, mais là on est en 1983 et certaines des commandes ont été passées en 1979, 1980 et 1981 même. Donc, ces études-là sont essentiellement sujettes à caution. Celle-ci l'est, en tout cas, de l'aveu même des gens qui ont soumis le rapport au gouvernement du Québec. Je me demandais si cela éveille chez vous des souvenirs du même genre que les conseils de prudence qui se retrouvaient dans l'étude de 1977 tout simplement.

**M. Hamel:** Si on s'attarde à ces détails, il ne faut pas oublier, non plus, que des recommandations finales existent aussi dans ce rapport. J'ai devant moi ces recommandations finales, comme il y en avait dans toutes les autres études, et je pourrais vous les lire si vous voulez; il y a quatre paragraphes à la page 9. Disons, dans les grandes lignes, qu'ils recommandent de faire "l'up-grading" au 737 le plus tôt possible parce que plus on attendra, plus cela coûtera cher. L'étude de Boeing qui a été faite en 1979, après mon arrivée, de concert avec le personnel de Quebecair, nous a indiqué la même chose, mais encore d'une façon un peu plus sérieuse, un peu plus poussée, c'est-à-dire qu'il y avait eu assez de temps perdu et qu'il fallait arrêter de perdre du temps; autrement, cela coûterait de plus en plus cher, sans compter ce que j'ai indiqué par rapport à la condamnation des BAC 1-11 pour ces vols par rapport aux normes sur le bruit après 1984.  
(23 h 30)

Nous avons dû faire un ensemble de tout cela. À un moment donné, quand on prend une décision, on a examiné tous les

faits et on décide qu'on prend une décision, celle qui nous semble la meilleure. C'est évident que les réserves dont vous venez de faire mention existaient. Il y a des calculs de base qui ont été pris dans une étude qui n'était pas tout à fait la même que dans une autre. Il a fallu tenir compte de tout cela et faire la part des choses là-dedans.

Votre remarque est sûrement significative, mais, quand même, il a fallu faire un compromis dans l'ensemble des études qui ont été faites jusqu'à maintenant à Quebecair. Celle de 1979 était la dernière, la plus récente. Déjà, la compagnie avait pris deux options sur deux appareils 737 à l'automne 1978, avant mon arrivée. Il fallait décider dans le mois suivant de faire les premiers dépôts sur ces deux avions-là.

Un processus était engagé et l'étude avec de Boeing, vérifiée par notre personnel, a confirmé que la route à suivre était claire, était tracée et c'est ce qu'on a fait. J'espère que cela a répondu à votre question.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Oui, cela fait avancer les choses et vous ajoutez, évidemment, que l'étude de Boeing était dans le portrait en 1979, qui confirme, elle aussi, la direction empruntée. Est-ce que Boeing s'impose la même discipline que Lehman Brothers ou d'autres conseillers dans la mesure où elle est en train de vous vendre ses avions, sauf erreur...

M. Hamel: Justement.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** ...ou de vous vendre éventuellement la réparation majeure de ses avions, puisque vous ne les achetez pas nécessairement neufs de la société à Seattle? Est-ce que la société Boeing se penche, dans ses recommandations, sur les considérations de structure de capital d'une entreprise qui est en train d'acheter cela, compte tenu de la structure de l'industrie? Est-ce qu'elle se penche sur le volume, sur le "mix" des routes, sur le "mix" des passagers par rapport au cargo, sur le trafic des vols nolisés l'hiver par opposition à desservir le Québec jusqu'à Chevery et Saint-Augustin? Est-ce qu'elle regarde tout cela ou est-ce qu'on est simplement en train de comparer des appareils de technologie similaire, comme l'a fait remarquer Lehman Brothers qui est bien prudente et dit: Nous n'endossons pas le Boeing 737. Il peut y avoir d'autres sortes d'appareils qui sont sur le marché et qui ont des caractéristiques d'opération, des coûts d'opération qui sont à regarder selon les besoins de chaque entreprise. Si vous confiez à Boeing le mandat d'évaluer ce que cela peut faire pour Quebecair d'acheter cinq Boeing 737, on pourrait présumer qu'il n'y aura pas trop de difficultés dans les conclusions à recommander l'achat des Boeing 737. J'aimerais

savoir si cela a dépassé l'analyse des performances techniques et la conformité des performances techniques du Boeing 737 avec les besoins de vol purement technique de Quebecair.

M. Hamel: Nous étions au courant que Boeing voulait vendre des avions, c'est sûr. Justement, cela nous a peut-être mis dans une position de réserve additionnelle. C'est la raison pour laquelle nous avons pris les résultats de l'étude de Boeing. En dehors de sa présence, nous avons fait notre propre étude de son étude et nous nous sommes dit: Supposons qu'on atteigne 50% du "cash flow", des profits nets et des résultats dans l'ensemble de Quebecair avec la flotte des Boeing 737, est-ce encore intéressant de les acheter? Nous sommes partis avec une réserve de cette envergure justement pour ne pas nous laisser endormir par une étude de vendeur d'avions. Remarquez que cela peut arriver non seulement pour les avions, cela peut arriver pour les camions, pour n'importe quoi. Le vendeur est intéressé à vendre, on s'en doute.

Il reste qu'on a donné en même temps une autre étude à Boeing qu'on a pu vérifier parce qu'il n'était pas question de nous vendre des avions à ce moment-là. Elle a été concluante. À ce moment-là, cela concernait justement l'abandon des vols 707. C'était l'abandon de faire voler des avions qui avaient été construits par Boeing. Son étude a été concluante. Elle nous a prouvé, évidemment, avec notre personnel, que la contribution de nos vols 707 sur l'Atlantique-Nord et partout où on faisait du nolisement avec ces avions, c'était rendu absolument non rentable. Nous aurions pu faire encore quelques vols sur le continent, mais on ne peut pas garder des avions à quatre moteurs avec les équipages requis, avec l'ensemble qui contribue à donner un service régulier quand vous avez la demande. Il fallait absolument faire voler ces avions au moins 3000 heures par année. Boeing nous ont donné une étude très concluante qui a été vérifiée dans nos livres, avec nos résultats.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** En terminant, je voudrais savoir si la dernière étude qui se fondait sur celle de Boeing, mais que votre personnel a effectuée, est disponible, d'une façon ou d'une autre.

M. Hamel: Oui, nous l'avons ici, d'ailleurs. On peut la déposer.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** D'accord.

M. Hamel: Nous en avons plusieurs copies.

**M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges):** Merci.

**M. Clair:** J'ai une question relativement au choix des Boeing 737, si vous me le permettez, M. le Président.

**M. Bourbeau:** Je croyais qu'on s'était entendu pour que le député pose des questions et que vous...

**M. Clair:** Je pourrais prendre quinze minutes et lui laisser les dernières minutes.

**Le Président (M. Boucher):** On tiendra le temps, M. le député.

**M. Bourbeau:** D'accord.

**M. Clair:** Relativement au choix des Boeing 737, M. Hamel, en 1978-1979, quelles étaient les autres possibilités? J'imagine que vous avez dû envisager d'autres possibilités: le non-renouvellement de la flotte, l'achat - je ne connais pas tous les types d'avions - d'avions français, d'avions allemands ou d'autres types d'avions. Quelles étaient les possibilités qui s'offraient à Quebecair à ce moment-là? Est-ce qu'il y en avait? Si oui, quelles étaient-elles?

**M. Hamel:** Écoutez! En conscience, nous avons aussi examiné la possibilité d'acheter des DC-9, étant donné qu'il n'y avait pas d'avions usagés disponibles sur le marché, soit des Boeing, et aussi parce que cette étude des DC-9 ne pouvait pas être concluante. On s'en doutait bien au départ parce qu'à ce moment-là on aurait peut-être été dans les normes avec Air Canada, mais cela aurait été le seul dans le coin. Autrement dit, les régionaux, comme Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western, étaient tous équipés de Boeing 737. Alors, il fallait toujours revenir en disant: Il faut quand même se standardiser avec les autres régionaux. Il faut aussi se reporter dans le temps. Il était question de la rationalisation. Il était question de la fusion. C'était un élément très important à ce moment-là. Si on le regarde aujourd'hui, après, et qu'on dit que cela n'a pas été fait, on est porté à penser que cela n'avait pas d'importance autant que cela en avait. Mais cet élément conduisait déjà plusieurs décisions qui étaient prises ou qui allaient être prises. Notre étude a été concluante. On voulait se standardiser avec les autres régionaux. Personne ne peut nous blâmer pour cela. Ce qui est arrivé - c'est peut-être la raison pour laquelle on est ici aujourd'hui - c'est que les marchés ont tous tombé alors que toutes les décisions avaient été prises à une époque où le marché était encore, je dirais, très bon, pour ne pas dire florissant. En 1979, on a eu une augmentation du trafic.

**M. Clair:** Mes informations, si elles

sont bonnes, m'indiquent que, vers 1978, environ 40% des revenus de Quebecair provenaient de l'activité du nolisement. Est-ce le bon ordre de grandeur?

**M. Hamel:** C'est environ 25% à 30%.

**M. Clair:** 25% à 30%.

**M. Hamel:** 20 000 000 \$ sur les avions 707 à eux seuls, sur un volume d'affaires de 75 000 000 \$, pour l'année 1979.

**M. Clair:** Est-ce qu'il était possible de continuer, à votre avis, les activités de nolisement soit avec les BAC 1-11, les 707 ou les 727? Est-ce que c'était possible d'envisager de continuer de faire du nolisement avec ce type d'appareils de façon concurrentielle?

**M. Hamel:** Absolument pas.

**M. Clair:** Pourquoi?

**M. Hamel:** D'ailleurs, je l'ai dit dans ma présentation, ce matin. Nous avons été obligés d'arrêter l'activité des BAC 1-11 sur les vols nolisés au cours de l'hiver 1979. N'eût été le fait qu'on avait signé des contrats et qu'on était pris avec des contrats, on aurait abandonné ces vols plus rapidement. Nous avons dû, évidemment, rencontrer nos obligations et terminer les vols de BAC 1-11 sur nolisement vers la fin d'avril 1979.

**M. Clair:** Est-ce que je comprends, à ce moment, que, si le tournant n'avait pas été pris vers les Boeing 737, Quebecair aurait connu plusieurs problèmes à la fois? Premièrement, une incapacité de poursuivre ses activités de nolisement. Donc, deuxièmement, des mises à pied importantes chez Quebecair. Troisièmement, une impossibilité de continuer à exploiter de façon rentable les BAC 1-11 pendant longtemps puisqu'ils étaient hors d'usage à cause de la FAA après le 31 décembre 1984 et que, finalement, la possibilité de desservir le réseau de Quebecair à long terme avec des avions réactés risquait d'être compromise. Est-ce que mon analyse est bonne ou si elle est erronée, tant M. Bernier que M. Hamel ou M. Leblond?

**M. Hamel:** Il est évident, M. le ministre, qu'avec les BAC 1-11 il n'était plus question de faire du vol nolisé et c'était un point très important. D'ailleurs, je l'ai dit ce matin et j'ai cité justement le témoignage de M. Obadia, concernant la déclaration qu'il avait faite à Ottawa en 1978 lors de l'étude pour l'achat de Nordair par Air Canada. Entre 1970 environ et 1978, les vols nolisés avaient représenté pour les transporteurs

régionaux des revenus extrêmement importants et avaient permis à ces régionaux d'imputer ou, enfin, de faire payer par cette division une bonne partie des coûts de propriété des appareils. C'est ce qui a permis à plusieurs régionaux de grandir, de s'acheter des avions modernes et d'être capables de faire une utilisation maximale des appareils. Pour nous, la voie était toute tracée. Il s'agissait de s'assurer qu'on achetait le bon avion. Quant au nolisément, le marché était là. Il fallait l'exploiter.

**M. Clair:** Dernière question concernant les Boeing 737. Vous dites que votre décision est basée sur des études faites par votre personnel et à l'extérieur. En ce qui concerne les études à l'extérieur, on en a fait état tantôt. Maintenant, en ce qui concerne le processus de décision interne, vous dites que vous avez tenu compte de l'avis qui a été émis par les gens de Quebecair. Une question qui se pose est celle-ci: Est-ce que ces avis étaient unanimes dans toute l'entreprise Quebecair, à savoir qu'il n'y avait qu'un seul choix qui s'offrait, les Boeing 737, ou si, comme cela arrive souvent dans des entreprises, comme il y a plusieurs possibilités, les opinions varient et à un moment ou à un autre les dirigeants doivent prendre une décision. Comment cela s'est-il passé, cette question du choix des Boeing 737 à l'intérieur?

**M. Hamel:** Moi, M. le ministre, je n'ai aucune souvenance qu'il y ait eu à l'intérieur de la compagnie des contradictions quant au besoin urgent de moderniser la flotte et qu'on se soit opposé ou qu'on ait apporté des éléments pour nous empêcher ou nous conseiller de ne pas procéder. Je n'ai absolument aucune souvenance que cela ait été contredit à l'intérieur de la compagnie. On sentait que le besoin de renouveler la flotte était ressenti par tout le monde. Notre service des opérations était déjà sensibilisé, d'ailleurs, comme je l'ai mentionné plus tôt puisque deux appareils avaient été mis en option à l'automne 1978 et, après vérification auprès de tous les intéressés dans l'entreprise, la conclusion a été évidente: on achetait des avions neufs, des 737.

**M. Clair:** Maintenant, si vous comparez votre situation comme transporteur aérien avec celle des autres transporteurs aériens au Canada ou aux États-Unis, est-ce que Quebecair est la seule compagnie effectivement à avoir des avions qu'elle ne peut pas faire voler à cause de la baisse du trafic ou s'il y a d'autres compagnies qui sont dans cette même situation?  
(23 h 45)

**M. Hamel:** Écoutez, c'est généralement connu que la plupart des compagnies

aériennes ont des avions en surplus. Évidemment, les compagnies qui ont une structure financière solide, à toute épreuve, peuvent passer à travers, et personne, je pense, ne fait état du fait qu'il y a des avions qui ne volent pas. Cela peut varier aussi d'une compagnie à l'autre et cela peut être pour des périodes temporaires, mais à ma connaissance - et là, je ne voudrais pas prétendre que j'ai l'information officielle - des personnes m'ont mis au courant que même Air Canada a des avions en surplus actuellement. La compagnie Air Canada a quand même pris livraison de ses appareils 767 pour se moderniser. C'est un besoin. Avant que ces appareils en surplus soient vendus, ils ne servent pas. Je suis aussi au courant que la compagnie Nordair a annoncé qu'elle réduisait le nombre de vols avec ses 737 et qu'elle avait remis en service un ou deux appareils F-27. Aux États-Unis, je pense que c'est de notoriété publique qu'il y a beaucoup d'avions en surplus. D'ailleurs, la raison pour laquelle le marché de l'avion usagé est tombé, c'est parce qu'il y en a trop d'offerts. Il n'y a pas de demande. Air Florida a des avions à disposition et on pourrait en nommer, comme cela, une douzaine sur les doigts de la main.

**M. Clair:** Seulement une question sur la desserte de Toronto. Des gens prétendent que cela été une erreur d'aller desservir Toronto, alors que, si j'ai bien compris votre énoncé ou votre allocution d'ouverture ce matin, votre prétention est que cela tienne compte de l'affaiblissement de l'un des deux pôles. On sait qu'en aviation le minimum que cela prend pour faire fonctionner une ligne aérienne, ce sont deux pôles; sans quoi, on fait du vol sur place au-dessus de la ville et ce n'est pas cela, une compagnie aérienne. Cela prend un minimum de deux pôles importants. Quand on regarde la carte, il apparaît assez évident que, traditionnellement, les deux marchés les plus importants devaient être la ligne Montréal-Québec-Sept-Îles. Avec l'affaiblissement du marché de Sept-Îles, si j'ai compris votre énoncé, vous disiez que c'est pour essayer de drainer un peu plus de trafic dans votre réseau dans la direction est et dans la direction ouest que vous avez pris la décision de desservir Toronto. Est-ce que je comprends que c'était l'objectif poursuivi par la compagnie Quebecair? Et votre recommandation quant au maintien de la présence de Quebecair à Toronto va-t-elle toujours dans le même sens ou si, selon vous, c'est une décision qui devrait être révisée?

**M. Hamel:** Comme on le sait, les seuls vols sur horaires réguliers en dehors du Québec sont ceux vers Toronto. Je voudrais revenir au début de votre question concernant les résultats de cette opération.

Je l'ai dit ce matin dans mon document. Durant la première année, nous avons prévu de faire quatre vols en 737. Nous avons donc fonctionné durant l'année 1981, pendant cinq mois et demi, avec des 737, à raison de quatre vols par jour. Si vous me permettez de retourner à la bonne page, on a transporté près de 100 000 passagers durant les 17 mois et demi, au 31 décembre 1982. Nous avons atteint nos prévisions sur la route dans les proportions suivantes: 85% de l'objectif de coefficient de remplissage et 86% de l'objectif passagers, et c'est basé sur ce qu'on avait donné à la Commission des transports lors de l'étude de notre demande pour Toronto.

Évidemment, il faut faire ici la distinction suivante: en 1982, à partir de la fin d'avril, nous avons réduit notre nombre de vols à trois et, à ce moment-là, nous avons affecté des BAC 1-11 à la route de Toronto, sauf le matin, un vol par jour en 737, et le reste de la journée, les deux autres vols en BAC 1-11, et on a obtenu ce que je viens de vous donner, ce qui veut dire qu'on a obtenu 6,74% du marché local et 4% du marché total. On a estimé que, pour le temps où on a desservi Toronto, considérant l'achalandage d'autres transporteurs qui étaient déjà sur cette route très compétitive, malgré tout, compte tenu de la crise économique, on s'en était quand même pas si mal tiré. Je ne recommanderais pas du tout qu'à ce moment-ci la route de Toronto soit abandonnée. Nous avons tous les chiffres sur Toronto. Nous savons ce que cela a coûté. Si Québécois veut avoir un peu d'avenir, il faut qu'elle commence enfin à sortir du Québec sur des vols plus longs qui peuvent devenir éventuellement plus lucratifs.

**M. Clair:** Je pense que mon temps est écoulé.

**M. Bourbeau:** M. le Président, je voudrais poser une question à M. Hamel, puis mon collègue de Gatineau aurait aussi quelques questions à vous poser. Depuis que la grève chez Nordair est terminée, avez-vous un coefficient de remplissage aussi bon sur le vol de Toronto qu'avant ou si cela a baissé?

**M. Hamel:** Sans aller voir les chiffres, durant la période de reprise des vols de Nordair avec la réduction des tarifs de 50%, on a été affecté. Mais dès que cela a été terminé, nous sommes revenus à un coefficient de remplissage assez intéressant. Je n'ai pas de précisions à vous donner, mais on pourrait vous les donner si vous voulez.

**M. Bourbeau:** Je veux seulement souligner que la grève de Nordair a dû vous aider quand même un peu, parce que vous aviez un gros concurrent de moins sur la

ligne.

**M. Hamel:** Oui, mais on a senti le fait que Nordair était disparue lors du début de la grève pendant seulement les deux ou trois premières semaines. Par la suite, cela a été normal.

**M. Bourbeau:** Une autre question, M. Hamel, au sujet des BAC 1-11. Vous nous avez dit un peu plus tôt que vous aviez été pratiquement obligé de prendre la décision d'acheter des Boeing 737 parce que la FAA, l'agence fédérale américaine, avait interdit les vols des BAC 1-11 à compter du 31 décembre 1984. Je crois que c'est ce que vous nous avez dit plus tôt. Vous nous avez dit également que, quand on commande un Boeing 737, le délai de livraison est de 18 mois. Vous avez dit cela un peu plus tôt dans la journée.

**M. Hamel:** Oui.

**M. Bourbeau:** À ce moment, qu'est-ce qui vous pressait d'acheter des Boeing en 1979, en 1980 ou en 1981? Vous auriez pu, théoriquement, commander vos Boeing au début de 1982 et être quand même prêt pour respecter l'échéance du 31 décembre 1984. Est-ce que je me trompe en vous disant cela?

**M. Hamel:** C'est une hypothèse que vous faites.

**M. Bourbeau:** Excusez-moi, je me trompe. Vous auriez pu les commander au début de 1983 plutôt; puisque cela prend 18 mois, vous auriez été prêt pour la fin de décembre 1984 en les commandant en 1983.

**M. Hamel:** Vous faites une déduction. C'est une hypothèse. Ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que plus on attend, pire c'est, parce que l'appareil augmente de 500 000 \$ à 750 000 \$ par année.

**M. Bourbeau:** Je comprends que le prix aurait été plus élevé, mais au moins, ce que je veux dire, c'est qu'on aurait pu voir venir davantage la situation économique. Étant donné que la FAA a levé la restriction en 1981, peut-être qu'on n'aurait jamais acheté de Boeing. Je ne dis pas que vous n'auriez jamais dû en acheter un seul; je n'ai jamais prétendu que le fait d'acheter un ou deux Boeing a été fatal à la compagnie. Je veux simplement souligner le fait que l'objection du 31 décembre 1984 de la FAA ne vaut pas, en ce sens que ce n'était pas urgent d'acheter en 1979, parce que la FAA avait dit qu'au 31 décembre 1984 elle ne laisserait plus voler les BAC 1-11. Vous aviez devant vous deux ou trois ans encore. Je veux simplement écarter cette raison qui ne me

paraît pas très forte, puisque, quand on voit les délais qui restaient, vous aviez amplement le temps de les commander en 1983.

**M. Hamel:** Je regrette, M. le député, mais je ne suis pas d'accord avec votre affirmation. Quand on regarde les choses avec un certain recul, c'est facile de dire des choses comme celles-là. Dans le temps, n'oubliez pas que nous voyions venir sur nos BAC 1-11 des coûts de vérification qu'on voulait éviter.

**M. Bourbeau:** M. Hamel, je comprends, c'est un autre problème.

**M. Hamel:** Il y avait de l'argent à épargner.

**M. Bourbeau:** Je comprends que vos BAC 1-11 vous coûtaient cher, je ne veux pas discuter de cela. Je veux simplement souligner le fait que l'objection technique du 31 décembre 1984, ce n'était pas cela qui vous a obligé à acheter en 1979 et en 1980 des Boeing. Vous pouviez attendre jusqu'en 1983.

**M. Hamel:** C'est une ensemble de raisons...

M. Bourbeau: D'accord.

**M. Hamel:** ...mais celle-là en était une majeure, par exemple.

**M. Bourbeau:** Pas à mon sens, puisque vous pouviez attendre jusqu'en 1983. De toute façon, je vais donner la parole au député de Gatineau qui a des choses très importantes, semble-t-il, à vous demander.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** En fait, cela peut paraître anodin, M. Hamel, mais quand on parlait de l'achat des deux -17 tantôt, je me suis dit qu'effectivement cela ne devait sûrement pas être pour permettre à Quebecair de s'acquitter de sa vocation d'assurer des services en région, en tout cas, pas dans celle que je représente, l'Outaouais.

Brièvement, j'aimerais vous poser une question. Quebecair avait obtenu un permis de la Commission des transports et avait commencé à assurer la liaison Québec-Gatineau avec des appareils F-27, je pense. Pourquoi, après quelques mois d'activité, avez-vous laissé tomber ce service?

**M. Hamel:** Nous avons eu ce vol Québec-Gatineau du 16 juin 1980 au 22 février de l'année suivante. Pour nous, cette expérience était suffisante pour savoir si le

F-27 était un appareil qui convenait, au point de vue de la dimension, de la capacité, pour le trafic qu'il était possible de dégager de Gatineau. Nous savions d'ailleurs, de plus, que les F-27 devaient éventuellement être sortis de cette activité, mais ils étaient disponibles à ce moment-là. L'expérience a prouvé que cela prenait un appareil plus petit et c'est là qu'on a conclu une entente avec Québec Aviation. Quebecair elle-même s'est désistée de cette activité.

**M. Gratton:** D'ailleurs, c'est tout à fait la perception qu'on en avait et je dois vous dire que le malheur possible de Quebecair dans ce cas a fait le bonheur de beaucoup de gens puisque, maintenant, avec Québec Aviation, on a trois envolées quotidiennes Gatineau-Québec aller-retour. Selon les informations que je possède, c'est très rentable pour Québec Aviation.

Je réitère au ministre l'invitation que je lui ai déjà faite d'encourager les fonctionnaires du gouvernement du Québec à utiliser plus souvent les services de Québec Aviation, pas simplement parce que c'est une compagnie québécoise, mais parce que, en l'occurrence, elle fournit de meilleurs services qu'Air Canada entre Ottawa et Québec. Je peux vous dire que nous sommes les premiers à en bénéficier. J'aurais souhaité, par contre, que Quebecair continue l'expérience avec d'autres appareils, qu'elle possède les appareils nécessaires, cela aurait peut-être pu influencer certaines décisions quant à la rentabilisation de l'aéroport de Gatineau.

**M. Hamel:** Si vous me le permettez, M. le député, une simple remarque. L'expérience de Quebecair avec les F-27 a aidé Québec Aviation à faire ses calculs. Nous nous sommes rencontrés et nous étions d'accord. Quebecair ne pouvait pas se permettre, à ce moment-là, d'avoir des Beech-99. On introduisait encore dans notre flotte un autre type d'appareil. Il aurait fallu qu'on donne cette activité à Regionair, qui n'était pas prête, non plus, à prendre cela. C'est la raison pour laquelle nous avons convenu d'aider Québec Aviation qui voulait, d'ailleurs, se développer et, aujourd'hui, il y a un bon service. C'est ce que vous dites. C'est ce qu'on entend dire et on est heureux.

**M. Clair:** M. le Président, je vais donner une information au député de Gatineau en ce qui concerne la rentabilité du service de Québec Aviation, de Gatineau à Québec. Je dois lui dire qu'une directive du Conseil du trésor est loin d'être étrangère à la fréquence d'utilisation par les fonctionnaires des services de Québec Aviation entre Gatineau et Québec.

**M. Gratton:** Excellent. Continuez.

M. le Président, je serai très bref. On a parlé, cet après-midi, en réponse à des questions du député de Laporte, du rôle que M. Richard Champagne avait joué dans la négociation de l'implication financière du gouvernement du Québec dans Propair. Entre novembre 1979, où M. Champagne est arrivé à Quebecair, et septembre 1980, plus précisément le 17 septembre, il y a eu des négociations qui ont mené au décret du 17 septembre afin d'investir 3 800 000 \$ dans Propair. M. Champagne était-il responsable d'autres dossiers du genre, d'autres négociations? Je fais référence plus précisément au contrat pour le rehaussement du toit du hangar de Quebecair, à Dorval. M. Champagne était-il mandaté spécifiquement pour assurer les négociations de ce contrat?

**M. Hamel:** M. Champagne, qui était vice-président exécutif et directeur général de la compagnie, avait la responsabilité, évidemment, avec notre département de l'entretien qui se sert du garage, d'obtenir des soumissions pour procéder éventuellement à la levée du toit en même temps qu'on ferait d'autres réparations. Bien sûr, comme vice-président exécutif, c'était normal que cette tâche lui soit dévolue. Je ne sais pas où vous voulez en venir avec votre question.

**M. Gratton:** En fait, c'est pour savoir de quelle façon on a procédé pour les appels d'offres. Est-ce qu'on a procédé par appels d'offres publics? De quelle façon?

**M. Hamel:** C'est sur convocation. Les appels d'offres ont été demandés à un minimum de deux entrepreneurs.

**M. Gratton:** Lesquels?

**M. Hamel:** Mais il y a eu des pourparlers avec d'autres qui n'ont pas conduit à des soumissions. En fait, on a eu deux soumissions, celle que vous connaissez et une autre qui était beaucoup plus élevée. (Minuit)

**M. Gratton:** Celle que je connais, c'est Transit Construction.

**M. Hamel:** Oui, c'est cela.

**M. Gratton:** Celle que je ne connais pas, c'est laquelle?

**M. Hamel:** Le nom? On pourra vous le fournir demain matin, si vous voulez, parce qu'il faudrait fouiller dans les dossiers.

**M. Gratton:** En fait, est-ce la coutume ou la pratique courante à Quebecair de procéder par invitation pour des contrats de cet ordre - le contrat original a été de quelque 800 000 \$ - et est-ce la pratique

aussi d'inviter des entrepreneurs spécialisés dans le genre de travaux à effectuer ou si c'est parce que la société Transit, de M. Luc Cyr, se spécialisait dans les réparations majeures, apparemment, qu'on l'avait invitée à soumettre un prix pour ces travaux?

**M. Hamel:** J'ai été informé que Transit avait effectué des levées de toit de ce genre et possédait des crics hydrauliques, comme on les appelle, et tout ce que cela prenait comme outillage. D'un autre côté, le nombre d'entrepreneurs se spécialisant dans ce genre de construction ou de réparations est assez limité.

**M. Gratton:** Qui vous avait informé de cela? M. Champagne?

**M. Hamel:** C'est notre service d'entretien.

**M. Gratton:** Connaissez-vous M. Luc Cyr vous-même, personnellement?

**M. Hamel:** M. Luc Cyr? Non, je ne l'avais jamais rencontré avant ce contrat.

**M. Gratton:** On sait également que le contrat original a été signé le 23 septembre, à six jours, en fait, de la décision du gouvernement d'investir 3 800 000 \$ dans Propair. Ensuite, en juillet 1981, après que le gouvernement du Québec eut décidé d'investir 15 000 000 \$ de plus dans Quebecair, il y a eu des additions, ajouts au contrat. Je présume qu'il s'agissait là d'estimations additionnelles pour des travaux sur le même contrat.

**M. Hamel:** Oui. Vous parlez toujours du toit du garage? Oui, évidemment, il était prévu que, si les fondations avaient besoin d'être renforcées par rapport à la levée du toit, chose qui ne pouvait pas être connue au moment de la signature parce que les sondages n'étaient pas terminés, à ce moment-là, il y aurait un extra là-dessus. Il y avait un ordre de grandeur donné ou une estimation. Il y avait également des réparations comme un nouvel éclairage, de nouvelles portes à installer et toute l'isolation du toit à refaire. Il a fallu, évidemment, demander des prix là-dessus au fur et à mesure de la poursuite de la construction et, finalement, le coût de la levée du toit, dans l'ensemble des travaux, a atteint 64% du total.

**M. Gratton:** En fait, le contrat original était de 800 000 \$ et, finalement, on a abouti à un coût total, avec deux ajouts, de 1 386 667 \$.

**M. Hamel:** Duquel un montant est en litige, un montant substantiel.

**M. Gratton:** Oui. Cela m'amène, d'ailleurs, à vous poser ma prochaine question. À un moment donné, Transit Construction a intenté des poursuites pour un montant de quelque 500 000 \$ et, à défaut d'une réaction de Quebecair, il y a eu un jugement de rendu en faveur de M. Luc Cyr et de la compagnie Transit. Pourriez-vous me dire pourquoi Quebecair n'a pas fait les représentations qui s'imposaient à ce moment-là?

**M. Hamel:** Il s'est produit un cas fortuit à savoir que les documents ne se sont pas rendus aux personnes. Nous n'étions pas au courant et nous l'avons su officiellement - la haute direction de la compagnie - lorsque le jugement suivant l'audition de cette affaire a été rendu. Nous nous sommes occupés immédiatement de faire relever ce jugement. Nous avons comparu et nous avons été relevés.

**M. Gratton:** Vous voulez dire que, quand M. Cyr a intenté sa poursuite, son action contre Quebecair n'a pas été signifiée par huissier ou autrement? Cela s'est perdu quelque part?

**M. Hamel:** Tout cela a été débattu en cour et la preuve que les raisons invoquées par la compagnie étaient valables, c'est que le jugement a été relevé. Les documents ne se sont pas rendus aux personnes concernées qui auraient pu prendre une décision. Moi-même, je n'étais pas au courant jusqu'à ce qu'on me serve une copie du jugement sur mon bureau. J'ai appris qu'on venait d'être mis en défaut, parce qu'on n'avait pas comparu. On a pris immédiatement les procédures nécessaires pour se faire relever du défaut, ce qui a été fait.

**M. Gratton:** C'est toujours pendant quant au règlement final.

**M. Hamel:** Oui, c'est cela.

**Le Président (M. Boucher):** Merci.

**M. Bourbeau:** J'ai seulement une question pour compléter. M. Hamel, si j'ai bien compris, - j'ai jeté un petit coup d'oeil là-dessus aussi - l'action de Transit Construction a été signifiée à Quebecair. Elle a été reçue chez vous par l'avocat résident. C'était dans le temps de Noël et, semble-t-il, l'avocat ne vous a pas avisé. Enfin, il y a eu un manque de communication interne chez Quebecair, de sorte qu'aucune défense n'a été présentée par Quebecair dans le dossier et que Quebecair a été condamnée par défaut. Est-ce exact?

**M. Hamel:** Les raisons qui font que

moi, comme président, je n'ai pas été mis au courant, ni l'avocat extérieur de la compagnie qui s'occupe continuellement de certains cas majeurs de Quebecair, sont contenues dans la comparution que nous avons faite subséquemment. Je ne voudrais pas à ce moment-ci, sans avoir le dossier devant moi, accuser qui que ce soit par mesure de prudence. Je dois vous dire que cela a été une grande surprise pour moi de recevoir un jugement après avoir été mis en défaut, parce qu'on n'a...

**M. Bourbeau:** Je comprends que ce fut une grande surprise pour vous de vous faire dire que vous étiez condamné à 500 000 \$ sans être au courant. C'est une grande surprise également pour l'Opposition de constater qu'une compagnie qui se fait signifier une action de 500 000 \$ n'en a pas connaissance, enfin, que cela ne se répand pas à l'intérieur de la compagnie, qu'elle ne fait pas de défense et qu'elle se fait condamner sans même opposer en cour une comparution. Les deux surprises s'équivalent, je pense.

**Le Président (M. Boucher):** Merci.

**M. Clair:** M. le Président, juste un très bref commentaire là-dessus avant de poser une toute petite et dernière question sur le même sujet. Je ne connais pas le dispositif du jugement qui a relevé Quebecair de son défaut de comparaître, mais qu'est-ce qui vous permet de dire que ce n'est pas une erreur qui a été commise par le huissier? Pourquoi portez-vous, encore une fois, l'accusation du côté de Quebecair?

**M. Bourbeau:** M. le ministre, c'est parce que j'ai lu le jugement et qu'effectivement ce n'est pas une erreur du huissier.

**M. Clair:** Je ne l'ai pas lu.

**M. Bourbeau:** Lisez le jugement. Vous allez remarquer que le huissier a signifié l'action. Je ne veux pas blâmer M. Hamel. Il a dit qu'il n'a pas reçu personnellement la convocation.

**M. Clair:** M. le Président, je n'ai pas interrompu le député. Qu'il me laisse donc finir!

**Le Président (M. Boucher):** S'il vous plaît!

**M. Bourbeau:** Vous m'imputez des motifs. Lisez l'action et le jugement, et vous verrez ce qu'il en est, c'est tout.

**M. Clair:** Qu'il me laisse donc finir!

**Le Président (M. Boucher):** S'il vous plaît! Étant donné l'heure...

**M. Clair:** Je n'ai pas pris connaissance de ce jugement.

**M. Bourbeau:** Si vous n'en avez pas pris connaissance, n'en parlez pas!

**Le Président (M. Boucher):** ...M. le député, est-ce que les membres de la commission sont d'accord pour continuer?

**M. Gratton:** Sur une question de règlement. J'aurais voulu, moi aussi, continuer avec une question, mais j'ai vu qu'il était minuit. Je l'ai laissée là, mais, si on veut continuer, entendons-nous pour continuer et vider la question au complet.

**M. Clair:** Si le député de Gatineau ne m'avait pas interrompu, ce serait déjà fini. Simplement un commentaire pour dire que, quand on est relevé du défaut, c'est la meilleure preuve qu'on avait une bonne raison de l'être. Ma question est la suivante: En quelle année la décision de relever le toit du garage a-t-elle été prise?

**M. Bernier:** J'avais ici tout à l'heure les procès-verbaux. Le 22 septembre 1980, un détail de soumissions comportait 862 000 \$, plus 85 000 \$ de frais d'ingénieurs-conseils. Le dossier est revenu au mois d'octobre 1981, avec un rapport très détaillé sur l'escalade des coûts et les raisons pour lesquelles les coûts avaient été augmentés. Cela avait été autorisé au conseil la première fois en septembre 1980 et cela a été révisé en octobre 1981 avec les explications concernant l'escalade des coûts.

**Le Président (M. Boucher):** Nous en avons terminé avec les représentants de Québécois. Au nom de tous les membres de la commission, je remercie M. Bernier, M. Hamel et ceux qui l'accompagnent d'avoir bien voulu comparaître devant la commission. La commission ajourne ses travaux jusqu'à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 0 h 10)