



ASSEMBLÉE NATIONALE

CINQUIÈME SESSION

TRENTE DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement
et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (3)

Le jeudi 9 mai 1985 - No 34

Président : M. Richard Guay

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Transports maritime et aérien	CAE-1387
Demande de déréglementation du transport maritime	CAE-1387
La traverse Matane-Godbout	CAE-1388
Les services offerts par Quebecair	CAE-1390
Une offre de Nordair	CAE-1400

Intervenants

M. Léopold Marquis, président

M. Guy Tardif
M. John Ciaccia
M. Luc Tremblay
M. Denis Perron

- * M. Michel Langlois, Quebecair
- * M. Fernand Henley, idem
- * M. Jean Guy, Société québécoise des transports
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le jeudi 9 mai 1985

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix-neuf heures trente-neuf minutes)

Le Président (M. Marquis): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission parlementaire de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année 1985-1986.

La parole est au député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: M. le Président, je crois qu'on avait adopté les programmes 1 et 2 à la dernière séance.

Le Président (M. Marquis): Exactement.

M. Ciaccia: Je crois que les programmes 3, 4 et 5 ont déjà été adoptés.

Le Président (M. Marquis): Exactement.

M. Ciaccia: Le programme 6...

Le Président (M. Marquis): Le programme 6, oui.

M. Ciaccia:... adopté.

Le Président (M. Marquis): Alors, le programme 6, transport scolaire, éléments 1 et 2, adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Transports maritime et aérien

Le Président (M. Marquis): Adopté. Le programme 7?

M. Ciaccia: Le programme 7, M. le Président, le transport...

Le Président (M. Marquis): M. le député de Mont-Royal.

Demande de déréglementation du transport maritime

M. Ciaccia: Merci. Transports maritime et aérien. L'hiver dernier, M. le ministre, l'Association des opérateurs de navires du Saint-Laurent présentait un mémoire à la Direction du transport maritime et fluvial du ministère, demandant qu'il n'y ait pas de déréglementation pure et simple du transport maritime de juridiction provinciale. Les principaux motifs invoqués étaient la

concentration probable des périodes de la demande des services et la concentration probable des offres de services sur des axes restreints.

L'association estime aussi que l'absence de nouveaux horizons pour les transporteurs actuels et un marché de plus en plus restreint devraient empêcher une déréglementation sauvage. Un changement dans les règles du jeu accentuerait les problèmes de manque de liquidité, d'immobilisation des unités d'opération et de baisse dans les investissements vitaux pour le maintien de l'état de navigabilité des navires. L'association ne s'oppose pas à des modifications réglementaires, mais elle craint que l'abrogation pure et simple de l'ordonnance 3-N n'entraîne une invasion des eaux québécoises par des navires et forces d'outre-frontières, qui sonnerait le glas de la flotte qui se partage un marché restreint et guère rémunérateur.

Est-ce que le ministre peut nous dire où le dossier en est rendu? Est-ce que le ministre a l'intention de déréglementer l'industrie?

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

M. Tardif: M. le Président, je voulais m'assurer auprès de M. Ouellet, sous-ministre adjoint au ministère, de l'état de ce dossier précisément.

À la suite de la parution de l'ordonnance 3-N, il a été décidé, au ministère, de procéder à une forme de consultation auprès des transporteurs et on leur a demandé de nous faire leurs représentations par écrit, en quelque sorte, de nous soumettre des mémoires.

Or, nous avons reçu, je pense, une dizaine de documents et nous sommes à procéder à l'analyse de ces représentations. Je dois dire au député qu'il n'y a aucune décision qui a été prise, que rien n'est changé pour le moment et que les points de vue, en tout cas, exprimés par la dizaine de mémoires reçus sont très partagés. C'est presque autant en faveur d'un assouplissement de la réglementation que d'un maintien.

Ce que je puis dire au député, à cet égard, c'est que, premièrement, il n'y a pas de décision de prise et, deuxièmement, si nous avons l'impression d'être suffisamment informés des vues du milieu pour en venir à

une décision dans un sens ou dans l'autre, il nous semble qu'il faudrait la prendre conjointement avec le milieu. Donc, pour l'instant, c'est le statu quo à cet égard.

M. Ciaccia: Vous avez mentionné, M. le ministre, que les mémoires demandaient un assouplissement de la réglementation. Je crois que personne dans le milieu, à ma connaissance, généralement, n'est contre un assouplissement. Ce qu'ils craignent, c'est une déréglementation totale et les représentations, à ma connaissance, qui vous ont été faites - je serais surpris, peut-être que vous avez fait d'autres représentations - sont pour qu'il n'y ait pas une déréglementation totale. Est-ce que le ministre pourrait nous donner un peu son idée sur cet aspect? Autrement dit, le milieu n'est pas contre un assouplissement, mais il voudrait des engagements afin qu'il n'y ait pas une déréglementation totale.

M. Tardif: M. le Président, je vais essayer de me répéter et de couvrir... Quand je parle du milieu à qui nous avons demandé des avis, des mémoires, le milieu, pour nous, cela comprend les expéditeurs, les récepteurs à l'autre bout, si vous voulez, et les transporteurs.

Or, il est bien évident que, selon qu'on ait les représentations des transporteurs, celles-ci vont plutôt être différentes de celles des expéditeurs qui, eux, sont plutôt favorables à une libéralisation totale du côté des expéditeurs et des usagers comme tels, alors que chez les transporteurs le point de vue est différent.

Ce que je dis au député, c'est que nous n'avons pas l'intention de procéder, dans l'immédiat, à une révision de la réglementation dans le domaine tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas terminé cette espèce de consultation, pris le pouls du milieu, mais alors, là, de tout le milieu et non pas uniquement d'une des parties. Évidemment, nous le ferons très certainement lorsqu'on se sera fait une idée de la nature des amendements à apporter. Il faut revoir le milieu. Ce n'est pas quelque chose que tu peux faire sans les usagers et sans les transporteurs. C'est ce que je dis au député pour l'instant.

M. Ciaccia: Il est évident, M. le ministre, que les expéditeurs ont un point de vue différent de celui des transporteurs. C'est la même chose dans l'industrie du camionnage. L'association des camionneurs demande un peu plus de réglementation. Mais, même dans ce secteur, les expéditeurs n'exigent pas une déréglementation totale. Ils savent qu'il faut avoir un minimum de réglementation dans le contexte actuel et je présume que - je n'ai pas vu les mémoires que vous avez reçus - dans ce cas-ci les

expéditeurs, possiblement, doivent prendre raisonnablement la même position d'assouplissement peut-être, demandent un plus grand assouplissement que les transporteurs. Est-ce que le ministre pourrait nous dire dans quel délai sa position pourrait être arrêtée définitivement?

M. Tardif: On m'informe que c'est un processus qui va au moins nécessiter quelques mois, M. le Président, d'autant plus que nous devons voir les incidences non seulement intérieures, mais j'allais dire internationales. À l'heure actuelle, lorsqu'il se fait du cabotage "intérieur", entre guillemets, c'est réglementé, cela prend un permis. Dès qu'on sort du Québec, cela ne l'est plus. Donc, les incidences débordent les frontières du Québec et on doit consulter dans ce domaine. Alors, il n'y aura pas de hâte là-dedans.

La traverse Matane-Godbout

M. Ciaccia: Juste une autre question sur ce programme. Avez-vous l'intention de maintenir le service des traversiers entre Matane et Godbout?

M. Tardif: Je m'excuse, pardon?

M. Ciaccia: Avez-vous l'intention de maintenir le service des traversiers Matane-Godbout? Parce que, quand j'étais dans...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... la région, il était question que, possiblement, le gouvernement remette en question la continuation de ce service de traversiers. Alors, est-ce...

M. Tardif: Il n'en est pas question. C'est maintenu, M. le Président, même s'il a dû servir d'auberge flottante pendant 2 à 3 jours à la même place cet hiver. Mais ce sont des circonstances exceptionnelles, à cause des glaces.

M. Ciaccia: Alors, la population de la région peut être assurée que le service va être continué et que ce n'est pas l'intention du gouvernement de...

M. Tardif: Absolument pas.

M. Ciaccia:... l'éliminer.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Alors, le programme 7. Attendez, non, le programme 6.

Le Président (M. Marquis): Alors, vous n'avez pas d'autres questions sur le programme 6?

M. Ciaccia: Sur l'élément 1.

Le Président (M. Marquis): L'élément 1, d'accord.

M. Ciaccia: On peut aller à l'élément 2.

Le Président (M. Marquis): J'aurais une question, si vous m'le permettez, M. le ministre, vu que le député de Mont-Royal a parlé des traversiers Matane-Godbout. Lors du dernier budget du ministre des Finances, il y a eu d'heureuses nouvelles pour des habitants, des insulaires de certaines îles...

M. Tardif: L'île aux Coudres, l'île aux Grues.

Le Président (M. Marquis):... du Québec. Qu'est-ce que vous avez l'intention de faire en ce qui concerne les gens qui traversent de la Côte-Sud vers la Côte-Nord pour gagner leur vie pendant une bonne partie de l'année? Il y a gratuité totale et pour les gens qui voyagent régulièrement et pour les touristes en ce qui concerne le transport vers certaines îles du Saint-Laurent. Qu'est-ce que vous avez l'intention de faire en ce qui concerne les gens de la Côte-Sud, par exemple, qui vont gagner leur vie sur la Côte-Nord et ceci, pendant plusieurs mois de l'année?

M. Tardif: M. le Président, un des problèmes que nous avons c'est évidemment celui où la traverse est considérée comme véritablement un remplacement de la route, où vraiment tu n'as pas le choix et où, finalement, les distances à parcourir sont considérables. Il est bien évident qu'à partir du moment où le service de traverse, par exemple Matane-Godbout, serait rendu gratuit, à ce moment-là, on peut penser qu'il y aura une affluence beaucoup plus considérable pour ce type de service.

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

M. Tardif: Nous nous sommes engagés dans une opération dont certains effets se sont fait sentir dans le dernier budget. D'un autre côté, il faut qu'on modernise la flotte de traversiers. Présentement, nous en avons deux en construction et nous sommes en train de faire radoubler le Radisson. Donc, il y a des coûts considérables à ce réaménagement et c'est une préoccupation que nous avons présentement.

Ce que j'ai demandé à la STQ, Société des traversiers du Québec, c'est de me présenter une grille d'utilisation de la traverse Matane-Godbout, notamment, et de voir dans quelle mesure, en dehors de certaines périodes de pointe, il serait

possible d'avoir des taux et des tarifs préférentiels pour des groupes, par exemple, en dehors des périodes de pointe comme telles puisque, quand le bateau roule, enfin vogue, peu importe qu'il y ait 50 ou 200 passagers dedans... Donc, j'ai demandé qu'on nous trouve des formules qui permettraient un accès maximal comme tel.

À l'heure actuelle, je voudrais juste dire à cette commission que le coût total des traversiers est de l'ordre de 25 000 000 \$ - je ne me souviens plus de mémoire - pour des revenus de 7 000 000 \$; donc, cela émerge à mon budget d'à peu près 18 000 000 \$.

C'est quoi ça?

Une voix: Revenus et dépenses.

M. Tardif: C'est ça, 24 000 000 \$ en 1985-1986. Je m'excuse, c'est 16 000 000 \$ et 8 000 000 \$. Revenus: 8 000 000 \$, 24 000 000 \$ de dépenses, donc l'écart à combler entre les deux est de 16 000 000 \$. J'ai dit 7 000 000 \$ et 25 000 000 \$, je m'excuse.

Je ne sais pas si cela répond à votre question, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Juste une précision, M. le ministre. Mon intervention n'a pas pour but de rendre gratuite la traversée Matane-Godbout ou l'inverse pour tous les usagers, mais d'essayer d'étudier une possibilité pour les gens qui partent de la Côte-Sud, du comté de Matapédia, de Rimouski, de Matane et des environs. Ce sont des gens qui vont gagner leur vie à tous les jours, régulièrement, qui travaillent pour certaines compagnies forestières ou autres sur la Côte-Nord et, pour eux, c'est vraiment un prolongement de la route. S'ils ne prennent pas le traversier, il faut qu'ils fassent le tour par Québec ou par un autre traversier. Cela ne vise pas l'ensemble de la clientèle du traversier, y compris les touristes, cela ne vise que les gens qui sont obligés de prendre le traversier pour aller gagner leur vie sur la Côte-Nord.

M. Ciaccia: Je voudrais enchaîner, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Oui, M. le député.

M. Ciaccia: Les gens de la région mentionnaient qu'avant que le gouvernement prenne le contrôle de ce traversier le service était plus fréquent. Il y avait un meilleur service aux utilisateurs, pour ceux qui devaient l'utiliser pour aller à leur travail tandis que, maintenant, aux heures auxquelles se donne le service, la cédule et la façon dont se donne le service principalement, on ne répond pas vraiment aux besoins de ces

personnes-là. Je crois que le député de Matapédia soulève un bon point.

M. Tardif: Quand le député de Mont-Royal dit qu'avant, lorsque cela appartenait au secteur privé... Il m'est difficile d'en parler puisque cela a été acquis par le gouvernement libéral, en 1974. Je ne sais pas ce qui avait amené le gouvernement du temps à acquérir cela si l'entreprise privée donnait un aussi bon service que le député mentionne à aussi bon compte.

M. Ciaccia: Je vous répète seulement ce que les gens de la région disent. Je suis assez objectif et je vous dis ce dont ils se plaignent.

M. Tardif: Mais je ne sais pas plus que le député de Mont-Royal ce qui amena le gouvernement du temps à acquérir cela. Peut-être qu'il avait de très bonnes raisons, je ne les mets pas en cause. Je dis que cela m'apparaît remonter loin, de dire: dans le bon vieux temps cela coûtait moins cher, etc.

M. Ciaccia: On ne remonte pas aux années trente, quarante, cinquante, soixante et soixante-dix. On va essayer de se limiter, parce qu'on n'a pas beaucoup de temps ce soir. Plutôt que de faire un débat sur ce qui s'est passé il y a 20 ans on va essayer de...

M. Tardif: C'est le député qui a dit, "quand cela appartenait à l'entreprise privée", ce n'est pas moi!

M. Ciaccia: Je comprends et je vous ai expliqué pourquoi. Je vous fais part seulement des représentations des gens du milieu et je vous demande ce qui en est? J'appuie les revendications, les représentations qui ont été faites par le député de Matapédia, parce que les gens m'ont dit la même chose quand je suis allé en région. On voudrait savoir ce que le ministre peut répondre à ces gens.

M. Tardif: Oui, je dis que j'ai demandé au conseil d'administration de la Société des traversiers du Québec de me préparer un système de laissez-passer ou de passe qui pourrait permettre, hors période de pointe... On pourrait peut-être envisager, d'introduire des facilités pour la personne accompagnant une personne handicapée pour pouvoir voyager. Pour les groupes on introduit des tarifs... une équipe de hockey de la Côte-Nord qui va jouer au hockey de l'autre côté, 25 petits gars, on a établi des tarifs. Qu'on continue dans cette lancée, c'est tout ce que je peux dire. Et aussi possiblement qu'on voie à faire quelque chose du côté des travailleurs usagers réguliers. Sauf que le travailleur qui va travailler de l'autre côté,

il ne voyage pas soir et matin. Généralement il part le dimanche ou le lundi et il revient le vendredi, c'est deux voyages par semaine ou un aller-retour dans la semaine.

M. Ciaccia: C'est cela.

M. Tardif: Je suis prêt à regarder cela.

Le Président (M. Marquis): C'est très bien. Le programme 7. 2, l'élément 2, transport aérien. M. le député de Mont-Royal.

Les services offerts par Quebecair

M. Ciaccia: Le transport aérien. À plusieurs reprises nous avons porté à l'attention du ministre les représentations qui ont été faites par des contribuables des régions éloignées sur la qualité des services offerts par Quebecair.

D'ailleurs le ministre déposait un tableau des modifications à la desserte aérienne Mont-Joli-Bonaventure, à la dernière séance de cette commission, pour justifier les changements dénoncés à quelques reprises par le député de Bonaventure. Dans le cas de la desserte de Bonaventure les principales récriminations sont les suivantes! Il y a une diminution de la capacité des avions; il y a une faible fréquence des vols en semaine: deux par jour lundi et vendredi et un par jour mardi, mercredi et jeudi; il y a absence de vol en fin de semaine; les gens se plaignent que les tarifs sont élevés, c'est 346 \$ pour Bonaventure-Montréal comparativement à 264 \$ Charlo-Montréal - Charlo au Nouveau-Brunswick - par Eastern Provincial. Le Conseil de développement économique de la baie des Chaleurs a considéré la situation assez sérieuse pour élaborer un dossier étoffé puisqu'elle va à l'encontre d'une véritable politique de stimulation de l'économie régionale. On peut lire dans ce dossier que l'achalandage a chuté considérablement en 1984 par rapport à 1983 le nombre de passagers étant passé de 3585 à 2823 pour un écart de 21. 3 %. Ces données, confirmées par le bureau des statistiques de Quebecair à Montréal, correspondent à peu près à ce qui nous a été fourni par le ministre. On constate que c'est en 1984 que le HS-748 a été remplacé, d'abord par un Beechcraft, et puis par un Navajo. (20 heures)

Premièrement, je voudrais demander au ministre, parce que je me souviens qu'il avait essayé de justifier la nouvelle desserte et le changement d'appareils par certains chiffres du tableau qu'il nous avait fourni à la dernière séance - s'il se rend compte que la diminution de la qualité et la fiabilité des services sont liées directement à la

diminution de l'achalandage.

Quand on dit que les passagers ont diminué de 21 %, il n'y a pas 21 % de moins de personnes qui restent dans cette région. La population n'a pas diminué de 21 %. Les besoins n'ont pas diminué, mais l'achalandage a diminué de 21 %. Le ministre ne se rend-il pas compte que c'est la qualité et la fiabilité des services qui sont liées à cette diminution de l'achalandage?

M. Tardif: M. le Président, avant de laisser la parole à M. Michel Langlois qui est vice-président au marketing à Quebecair, j'aimerais dire une chose au député, la fiabilité et la qualité, c'est deux choses. La fiabilité implique que les avions partent.

M. Tremblay: Et arrivent aussi.

M. Tardif: Et qu'ils arrivent. La performance...

M. Ciaccia: La fiabilité non seulement qu'ils partent... Le député de Chambly fait des farces, mais ne vous occupez pas de lui, M. le ministre, il est toujours de même; il ne change pas.

M. Tardif: Mais, la fiabilité...

M. Ciaccia: La fiabilité, c'est non seulement que les avions partent, mais que la personne qui se rend va avoir une place à bord de l'avion. Cela, c'est la fiabilité aussi.

M. Tardif:... c'est d'abord, encore une fois, que les avions partent. M. le Président, le taux des envols est voisin de 89, 8 %. Deuxièmement, en ce qui concerne la qualité des services, si le député de Mont-Royal - les porte-parole de l'Opposition ont posé aussi de nombreuses questions sur Quebecair et sur sa rentabilité - est en train de me dire que nous aurions dû maintenir là un avion HF-748 de 40 sièges, alors que la demande avait un coefficient de remplissage de 9 %, j'aurais dit: Là, il aurait été en droit de poser le type de question sur la sorte de management, de direction qu'il y avait à Quebecair. Or, M. le Président, même avec le Navajo de cinq ou six places, le coefficient de remplissage est de 71%.

M. Ciaccia: Le ministre pourrait-il nous expliquer - je ne prétends pas vous dire ou dire à Quebecair comment on devrait gérer cette société. Je ne serai pas aussi spécifique de dire que ce doit être un 737 - pourquoi on a remplacé le Beechcraft 99 - vous avez dit que le 748 avait un coefficient de 9% - de dix à quatorze places par un Navajo de cinq à six places en août 1984, malgré le fait qu'il y avait un achalandage - je prends les chiffres du ministre - de 83 % pour les avions de quatorze passagers?

Quand vous avez changé et que vous avez mis un Navajo avec une capacité moindre, l'achalandage est passé de 83 % à 71 %, comment expliquez-vous cela?

M. Tardif: C'est ce que je vais demander, d'une part, au directeur du marketing, M. Langlois. Quant au type d'équipement utilisé, nous avons également M. Henley qui est ici et qui responsable de cela. Peut-être que M. Langlois peut parler de la partie achalandage.

Le Président (M. Marquis): M. Langlois.

M. Langlois (Michel): M. le Président, effectivement, il y a une diminution d'achalandage, comme vous avez décrit tout à l'heure, de 6994 passagers entrant et sortant en 1980 à 2695, pour être plus spécifique, en 1984. La diminution de l'achalandage s'est amorcée d'une façon draconienne en 1982. De 1981 à 1982, nous sommes passés de douze à sept passagers par jour, en moyenne, sur cette route.

Le Beech 99 qui était en opération à l'époque faisait partie intégrante de la flotte de Quebecair. Le coût d'exploitation du Beech 99 sur cette route était de 467 000 \$ par année, alors que l'exploitation d'un Piper Navajo est de 236 000 \$ et répond parfaitement aux besoins du marché qui est de cinq passagers entrant et sortant, en moyenne par jour, sur cette route. C'est donc une économie substantielle répondant au besoin du marché dans cette région.

M. Ciaccia: Est-ce que j'ai les chiffres exacts? Le Beechcraft avait dix à quatorze places, l'achalandage était de 83 % pour les avions de quatorze passagers... Quand vous avez changé le Beechcraft pour le Navajo, l'achalandage est passé de 83 % à 71 %?

M. Tardif: Oui, M. le Président, si le député se réfère au tableau, avec le Beechcraft, il y avait un vol par jour du lundi au vendredi, tandis qu'avec le Navajo, on est passé à deux vols par jour les lundi et vendredi, et un par jour, à peu près, les mardi, mercredi et jeudi. Donc, la fréquence des vols a été augmentée au moins sur deux jours.

M. Ciaccia: Oui, mais vous avez eu une diminution de l'achalandage quand même.

M. Tardif: Ce que le député dit, c'est qu'il y avait un avion à quatorze places. Je vous dis: Oui, mais il y a deux vols par jour, les deux journées les plus achalandées, le lundi et le vendredi.

M. Ciaccia: Vos deux vols par jour, maintenant, équivalent à un vol par jour avant.

M. Tardif: D'accord, mais ça peut être drôlement plus accommodant si les deux vols par jour sont à des heures qui conviennent à une partie de la clientèle.

M. Ciaccia: Cela dépend aussi du genre d'équipement que vous avez. Quand le ministre dit que nous, de l'Opposition, posons des questions quant à la rentabilité de Quebecair - on a posé des questions sur la rentabilité de Quebecair - et qu'on ne serait pas d'accord qu'il y ait un meilleur équipement pour ces régions, je voudrais expliquer au ministre qu'il y a deux aspects de Quebecair auxquels nous sommes intéressés: premièrement, c'est vrai, il y a la rentabilité de la société en général et la compétitivité entre deux transporteurs aériens régionaux au Québec, mais il y a l'aspect du service dans les régions.

Vous avez l'aspect des services...

M. Tremblay: C'est nouveau, ça.

M. Ciaccia: La joute Nordiques-Philadelphie, vous n'êtes pas intéressés d'aller la voir? C'est très intéressant! Vous devriez y aller au lieu de nous interrompre et d'essayer de faire des farces sur des sujets très sérieux. On n'a pas beaucoup de temps. Gardez vos farces pour 21 h 30, vous nous les direz toutes à ce moment-là. D'accord?

Le service dans les régions est très important et on ne voudrait pas voir sacrifier le service pour l'aspect rentabilité parce que là, vous faites déjà face à une situation contre-productive. Par exemple, sur la Côte-Nord, vous donnez un service et vous le subventionnez parce que donner un service dans ces endroits, c'est impossible qu'il soit rentable, mais le service doit être donné quand même. Ce principe, est-ce que vous l'appliquez à la Gaspésie? Le principe de subvention à la Côte-Nord, est-ce que vous l'appliquez à la Gaspésie pour s'assurer qu'il y a un service adéquat?

M. Tardif: M. le Président, je vais encore une fois demander à M. Langlois de faire part du travail du côté de la rationalisation. Je dis encore une fois au député de Mont-Royal qu'un vol par jour avec un Beechcraft de quatorze sièges, donc un aller-retour le matin, donne moins de service à la population, relativement parlant, que deux vols par jour avec le Navajo, même s'il a seulement six sièges, un aller-retour le matin et un aller-retour le soir. Autrement, si le député avait eu à utiliser le vol pour aller là-bas, il aurait dû coucher sur place faute de pouvoir revenir.

M. Ciaccia: Je suis d'accord que deux vols, c'est mieux qu'un vol, mais comment expliquez-vous que malgré cela, le nombre de

passagers en 1984 par rapport à 1983 a connu une baisse de 21 %? Il y a quelque chose qui ne va pas, malgré que vous fassiez cela. Soit que les gens craignent - il y a des gens qui n'aiment pas voyager dans des avions trop petits - il doit y avoir certainement quelque chose qui décourage les usagers d'utiliser ce service pour qu'il y ait une baisse de 21 %.

Entre parenthèses, j'ai trouvé intéressante la baisse de l'achalandage dans cette région en 1982; cela coïncide avec la fermeture des chantiers de la Baie James.

M. Tardif: C'est l'un des facteurs.

M. Ciaccia: Le chantier a baissé, alors cela a affecté non seulement les travailleurs, mais une foule d'autres activités; peut-être qu'avec la phase II de la Baie James, cela va apporter un autre achalandage à Quebecair et cela pourrait les aider aussi en plus de donner...

M. Tremblay: On pourrait faire...

M. Ciaccia: C'était seulement une parenthèse. Comment expliquer que de 1983 à 1984, vous changez d'équipement pour donner un meilleur service et que l'achalandage baisse? Je suis persuadé que le besoin de voyager à Montréal et Québec n'a pas baissé.

M. Tardif: Non, mais le nombre de vols a baissé en maudit, par exemple, entre Montréal et Québec, par rapport à ce qu'il était en 1976.

M. Ciaccia: Non, mais je parle de ces régions-là.

M. Tardif: Le député a dit qu'entre Montréal et Québec, cela n'a pas baissé.

M. Ciaccia: Ah! Excusez, c'est Gaspésie-Québec, Gaspésie-Montréal.

M. Tardif: Je lui fais part, puisque c'est lui qui a mentionné Montréal-Québec, que la fréquence des vols entre ces deux villes n'est plus ce qu'elle était il y a à peine cinq ou six ans. En tant qu'usager régulier, je pense...

M. Ciaccia: C'était un lapsus, je voulais parler de la Gaspésie, des régions, à Montréal ou à Québec.

M. Tardif: Je vais laisser les administrateurs de Quebecair, M. Langlois et M. Henley, répondre à cette question-là.

Le Président (M. Marquis): M. Langlois.

M. Langlois: M. le Président. Si on

place les choses dans leur perspective, nous passons d'une moyenne de sept à cinq passagers par jour, donc on parle d'une diminution de deux passagers par jour en moyenne. Si on place cela en perspective, c'est quand même une diminution relativement minime. Mais si nous parlons de la rationalisation de la Gaspésie, l'une des premières activités que nous avons faite à la fin de 1983 en regardant le réseau de Quebecair a été d'essayer d'offrir à toutes les régions une possibilité d'aller-retour, soir et matin. Quant à la rationalisation de la Gaspésie, nous avons réussi à relier l'axe Gaspé-îles-de-la-Madeleine, qui est une exploitation beaucoup plus rationnelle, deux fois par jour, et nous sommes maintenant à trois fois par jour puisque nous avons des croissances de l'ordre de 60 % sur cet axe depuis la fin 1983. Nous sommes donc à trois fréquences: Mont-Joli, Gaspé, îles-de-la-Madeleine en correspondance avec le service de Mont-Joli relié à Québec et à Montréal. C'est le même exercice qui a été fait, par exemple, pour Sept-îles. Entre Montréal et Québec, une activité qui a été faite à ce moment-là a été d'offrir un éventail de vols, sept vols par jour, ce qui permet d'offrir un service à différentes heures de la journée, de tôt le matin à tard le soir.

Donc, il y a eu une amélioration du service. Cela, par la rationalisation entre autres de notre réseau à turbo propulsé qui perdait à l'époque 3 500 000 \$. Alors il fallait trouver des solutions pour aménager et redéployer ces appareils d'une façon beaucoup plus rentable; ce qui a été fait avec succès d'ailleurs. La part de marché de Quebecair par rapport à APA sur l'axe Gaspé-îles-de-la-Madeleine, et particulièrement le marché des îles-de-la-Madeleine a démontré des résultats assez intéressants.

Il fallait donc relier Bonaventure à Mont-Joli pour pouvoir faire la correspondance et trouver l'appareil adéquat. Quebecair s'est départi à l'époque de Beech 99 puisqu'un des problèmes de Quebecair était l'hétérogénéité de sa flotte. Il s'agissait de réduire les inventaires, les frais d'entretien, les frais de pilotage et de réduire le nombre d'appareils au strict minimum. Donc, le choix de flotte qui a été fait à ce moment-là - mon collègue de l'exploitation peut éventuellement en parler - a été de maintenir les 748 jusqu'à ce que nous puissions obtenir les pistes nous permettant d'exploiter et de desservir des marchés comme les îles-de-la-Madeleine, éventuellement Gaspé et la Basse-Côte-Nord avec des réactés. Mais pour l'instant, les taux de remplissage que nous avons avec les 748 à trois vols par jour sont extrêmement rentables. Nous avons réduit la perte des turbos propulsés au strict minimum. Nous sommes d'ailleurs très près du seuil de

rentabilité avec l'exploitation de ce réseau particulier.

Pour répondre à votre question, il fallait relier Bonaventure. Cela a été fait en collaboration avec une entreprise de Bonaventure, Aéro-Bonaventure, lui permettant de prendre de l'expansion. La stratégie de Quebecair a été de ne pas s'attaquer à tous les marchés, mais de s'attaquer à des marchés principaux et à donner l'accès à de plus petits transporteurs, en fonctionnant avec des appareils de gabarit plus petit, répondant davantage aux besoins de ces marchés. Si, éventuellement, ces marchés ont des croissances importantes, nous pourrions réévaluer leur desserte. (20 h 15)

M. Ciaccia: Il y a petit et petit. Je crois qu'une des clauses que vous avez mises dans l'un des contrats parce que l'avion était un peu petit, c'est que vous avez exigé que le sous-contractant mette à la disposition de Quebecair un Piper Navajo. Je cite, des présentations qui ont été faites par le Conseil de développement économique de la baie des Chaleurs, une clause du contrat entre Quebecair et Aéro-Bonaventure qui prévoit que: "Le sous-contractant met à la disposition de Quebecair un Piper Navajo et ce dernier s'engage à garantir un aller-retour par jour à Mont-Joli. Dans l'éventualité où (a demande serait plus forte, Aéro-Bonaventure a un deuxième appareil d'une capacité similaire en disponibilité."

Les plaintes qui sont faites, c'est que Quebecair ne se prévaut pas de cette clause pour nolisier un second appareil. Les gens arrivent, ils sont sur une liste d'attente, ils n'ont pas de place pour 5 ou 6 passagers du Navajo et plutôt que d'appeler un autre Navajo, ils sont forcés soit de prendre l'automobile pour aller à Bonaventure ou de prendre d'autres moyens. Est-ce qu'on peut savoir pourquoi la société ne se prévaut pas de cette clause malgré le fait qu'assez fréquemment les gens ne réussissent pas à obtenir une place sur le vol et malgré qu'il y ait souvent des listes d'attente?

M. Tardif: Je demanderais à M. Henley, vice-président à l'exploitation, de nous faire part des choix qui ont été faits?

Le Président (M. Marquis): M. Henley.

M. Henley (Fernand): M. le Président, concernant le trafic de la Baie James, on va répondre précisément à la question. Quant au trafic de Bonaventure, si je peux me permettre de compléter sa réponse, j'ai eu l'occasion de faire l'étude de Régionair et le trafic de Gaspésie dans les années passées pour le compte de Quebecair, comme consultant. Le trafic de Bonaventure a baissé durant les dernières années, en 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983 et 1984 proportion-

nellement à peu près à l'emploi au chantier de la Baie James. À mesure que le complexe de la Baie James a baissé, le trafic de Bonaventure a baissé très fortement. Autrefois, Quebecair avait des 748. Elle a installé des 748 sur le réseau, parce que c'était présumentement rentable. Je pense qu'à un certain moment, il y avait un trafic presque suffisant pour accommoder les 748. Par la suite, quand on est arrivé-là, on a continué l'étude du trafic, on s'est aperçu que les 748 étaient beaucoup trop coûteux pour voler sur cette route. On a temporairement essayé des Beech 99, mais ils étaient également, pour ce qu'ils pouvaient transporter, beaucoup trop dispendieux et beaucoup trop gros.

La fréquence de service est demeurée à peu près la même au cours des années. La seule chose qui a changé, c'est la grosseur de l'appareil; mais si le trafic était demeuré le même vous auriez transporté effectivement plus de passagers, les Navajos seraient pleins. La seule chose que je peux vous dire à l'heure actuelle et qu'on va regarder, c'est que s'il n'y a pas de Navajos additionnels ou d'appareils additionnels, alors il y a une liste d'attente, c'est quelque chose qu'il nous faut regarder. Le trafic a réellement baissé.

M. Ciaccia: M. Henley, voici la question que je me pose. Qu'est-ce qui arrive en premier, la baisse du trafic ou la réduction de service? Une réduction de service va baisser le trafic. Quand vous me dites que l'achalandage a baissé quand la Baie James est arrêtée, je suis entièrement d'accord avec vous. Mais la Baie James a arrêté vers 1982. En 1983, il y a eu une baisse et il n'y avait pas de Baie James. En 1984, il y a eu une baisse par rapport à 1983 et, curieusement, cela coïncide avec le changement d'équipements. Alors, je me pose une question. Je ne suis pas un spécialiste dans les transports maritimes, mais je vois cela et j'entends les plaintes des personnes qui utilisent ce service en disant: Le service est inadéquat; les avions sont trop petits; on ne peut pas avoir de place. Est-ce que pour réduire le déficit de Quebecair, qui est un objectif très louable, vous êtes allés à tel point que vous avez réduit le service qui a amené une réduction de l'achalandage? Les chiffres semblent me dire cela.

M. Tardif: M. le Président, avant de laisser la parole à M. Henley. Quebecair est en affaires. Il est bien évident que si la demande est là, les équipements requis vont être là. Lorsqu'on regarde les chiffres sur le tableau que j'ai remis au député, par exemple, où on montre que l'achalandage est passé de 1981 à 1982 de 3100 à 1800, 1700, 1300 et quand, il est passé, notamment, de 3100 à 1800, nous avons le même

équipement. Donc, il a la réponse à sa question qui est: La baisse de l'achalandage a précédé la baisse du type d'équipement utilisé.

M. Ciaccia: Juste pour cette période, mais après cela, il y a eu une autre baisse. Mais, est-ce que, d'abord, la baisse d'achalandage est due au fait que les gens peuvent se rendre à Charlo et payer beaucoup moins cher, et au lieu de prendre Quebecair, ils vont prendre Eastern Provincial; au lieu de payer 346 \$, ils vont payer 264 \$... C'est une différence assez substantielle. Est-ce que c'est cela la cause de la baisse d'achalandage qui va encore vous apporter... Heureusement, je ne pense pas que vous allez éventuellement avoir des "two seaters"; l'avion le plus petit que vous puissiez utiliser, c'est bien la Navajo. Je ne pense pas que vous puissiez avoir un avion plus petit que cela et vous appeler une ligne aérienne.

M. Tardif: M. Henley.

M. Herdey: M. le Président, concernant le type d'appareil, pour ma part, je suis fermement convaincu que ce n'est pas le type d'appareil, parce que si c'était le type d'appareil, on aurait continué avec des 748 pendant toute la première partie de 1983. Le trafic était d'environ quatre ou cinq passagers durant l'hiver par segment, par vol. C'est impossible de faire fonctionner un 748. Même un Beech 99 était trop gros, trop considérable pour ce trafic. À part cela, l'aéroport de Bonaventure est un aéroport provincial. Mais, l'aéroport est muni d'un radiophare, non pas d'un ILS-Instrument Lining System - ce qui empêche les jets d'aller là aussi.

M. Ciaccia: Je ne suggère pas qu'il y ait des jets. Vous avez échangé le 748 pour un Beechcraft et, ensuite, pour un Navajo?

M. Henley: Peut-être qu'on a essayé, à un moment donné...

M. Ciaccia: Peut-être qu'en gardant le Beechcraft, parce que je remarque que la baisse d'achalandage est reliée aussi aux mêmes dates où vous avez échangé un Beechcraft pour un Navajo.

M. Henley: On avait pensé à un moment donné, M. le Président, de combiner Gaspé, Bonaventure et les îles-de-la-Madeleine pour utiliser un 748, mais cela s'est révélé totalement inacceptable; ce n'était pas économique.

M. Ciaccia: Mais, je ne parle pas du 748; je parle du Beechcraft qui a de dix à quatorze passagers et vous avez baissé à...

J'avais posé une question sur ceux qui sont sur la liste d'attente. Est-ce que quelqu'un pourrait me répondre si c'est effectivement le cas? Je sais que - mon collègue, le député de Bonaventure, n'a pas pu être ici ce soir, malheureusement; mais je lui ai parlé aujourd'hui - cela lui est arrivé quand il est allé à Mont-Joli. Il était sur une liste d'attente et on a demandé - parce que les gens étaient au courant de cette clause - un autre avion et cela a été refusé. L'avion n'a pas été envoyé pour qu'ils continuent le trajet et les voyageurs ont été obligés de continuer en automobile.

M. Tardif: M. Langlois, étant donné qu'effectivement, si des gens ont des réservations en surnombre, par rapport à la capacité, il m'apparaît très normal que la clause prévue au contrat soit utilisée. Maintenant, s'il s'agit de personnes qui se présentent sans réservation et qui se font inscrire, sur place, sur la liste d'attente, c'est une... On va demander à M. Langlois ce qui en est.

M. Ciaccia; Ce n'est pas une question. Le député de Bonaventure m'a assuré qu'à moins qu'il y ait une réservation de quinze jours d'avance, c'est quasiment impossible de se rendre à Bonaventure. Savez-vous que quinze jours, c'est un peu long. Même ceux qui s'en vont à Miami prennent des décisions un peu plus vite que cela. Cela cause des ennuis et, en plus de cela, ils ne peuvent même pas vérifier les listes d'attente, parce qu'on les détruit. On a demandé pour fins de vérification combien de gens étaient sur la liste d'attente et on n'a pas voulu leur fournir le renseignement. L'impression qu'on donne, c'est qu'on ne veut pas appliquer cette partie du contrat et on ne garde même pas la documentation pour pouvoir faire une vérification pour voir s'il y avait deux, trois, quatre ou cinq personnes sur la liste d'attente, ce qui aurait certainement justifié un autre avion.

M. Langlois: M. le Président, pour ce qui est de conserver les listes d'attente, c'est une pratique chez tous les transporteurs aériens de ne pas garder les manifestes des passagers et même les listes d'attente au-delà de 48 ou 72 heures, je crois, après le départ. C'est une pratique courante chez tous les transporteurs. Maintenant, si, effectivement, il y a réservation à l'avance, on doit se prévaloir de la clause et ce n'est pas quinze jours à l'avance, puisque ces vérifications et ces mises en service d'appareils sont faites d'une façon permanente au centre de contrôle dans la mesure où il y a des passagers pour décoller. S'il y a eu anomalie dans un cas précis, nous serions intéressés à le connaître et à corriger la situation.

M. Ciaccia: Le ministre mentionnait qu'il y a une question de rentabiliser Quebecair et les réponses des représentants de Quebecair semblent aller toutes dans ce sens que les raisons pour lesquelles ils font ces coupures, qu'ils réduisent le genre d'équipement, c'est parce qu'ils veulent rentabiliser ces lignes de Quebecair. Maintenant, le ministre nous a confirmé qu'il y a des subventions qui sont données par le gouvernement à Quebecair pour le transport aérien sur la Basse-Côte-Nord et la Moyenne-Côte-Nord parce qu'il serait absolument impossible que Quebecair ait des lignes rentables pour ces endroits. Le ministre fait-il la même chose pour la Gaspésie? Y a-t-il des subventions pour le trafic de la Gaspésie, pour le service que Quebecair donne en Gaspésie?

M. Tardif: Il n'y a pas de subvention spécifique au-delà de l'aide générale apportée à Quebecair, M. le Président, pour une simple raison, c'est que la situation en Gaspésie n'est pas la même que sur la Côte-Nord. Sur la Moyenne-Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord, il n'y a pas de route pour sortir de là, alors qu'en Gaspésie, il y a la route.

M. Ciaccia; Un instant, là...

M. Tardif: Non, non, mais je veux dire...

M. Ciaccia; Oui, il y a la route, mais les distances sont aussi éloignées. Ce n'est pas une réponse, je ne le crois pas.

M. Tardif: Non, mais c'est le critère. Je ne vous dis pas qu'il ne devrait peut-être pas y avoir d'autres critères, mais...

M. Ciaccia: Vous dites: S'il n'y a pas assez de service en Gaspésie, que les gens prennent l'automobile pour aller à Québec et à Montréal.

M. Tardif: Non, M. le Président...

M. Ciaccia: Bien, il y a des routes.

M. Tardif:... je dis que je souhaite qu'il y ait un achalandage suffisant pour justifier des avions encore plus gros et les remplir à capacité, je ne demande pas mieux, M. le Président. Ce que je dis, c'est qu'il m'apparaît absolument ridicule de maintenir là un HS-748 au coût d'exploitation de 1 000 000 \$ par année alors qu'Aéro-Bonaventure offre le service pour 236 000 \$ la plupart du temps. Ce que je dis au député de Mont-Royal, c'est que s'il y avait eu des cas de gens sur des listes d'attente ayant dûment des réservations et que la clause en question n'avait pas été invoquée, nous allons nous pencher là-dessus. Je ne demanderais

pas mieux, M. le Président, que ce petit transporteur de troisième niveau qui, en quelque sorte, rabat le trafic sur la ligne de Quebecair, vient l'alimenter au maximum. (20 h 30)

M. Ciaccia: Je sais qu'on ne peut pas déposer de document à une commission parlementaire, mais je pourrais vous donner ici une foule de représentations qui sont faites entre autres par la corporation municipale du Canton de Restigouche, l'Association coopérative forestière de Saint-Elzéar, la Chambre de commerce de Saint-Omer, les employés de Consolidated-Bathurst, la corporation municipale de L'Ascension-de-Matapédia. Une foule de lettres qui nous sont envoyées se plaignant du service donné par Quebecair.

Dans les circonstances, le ministre ne croit-il pas qu'il ne peut pas se limiter à dire: Il faut rendre Quebecair rentable? Il y a des exceptions à faire et peut-être qu'en prenant les mesures nécessaires, cela va augmenter les revenus de Quebecair. Si vous êtes capable et que vous jugez nécessaire de donner des subventions pour la Basse-Côte-Nord et la Moyenne-Côte-Nord, les distances sont aussi longues et il y a autant de besoins et même plus de besoins, parce que vous avez la concurrence de Charlo avec un meilleur prix.

Vous rendez Quebecair encore moins rentable, vous ne donnez pas le service à ces gens. Il me semble que le ministre devrait trouver une autre formule pour la Gaspésie, pour s'assurer que ces gens vont avoir le service nécessaire, et si cela prend des subventions pour ces endroits, peut-être que le ministre va trouver que les subventions sont le meilleur moyen et que cela va augmenter les revenus de Quebecair.

M. Tardif: M. le Président, si les gens conduisent jusqu'à Charlo pour prendre l'avion, ils peuvent conduire jusqu'à Bonaventure. À cet endroit et jusqu'à Gaspé, on a trois vols par jour en termes de distance.

M. Ciaccia: Le prix! Il y a une différence de 80 \$. C'est 264 \$ et l'autre, c'est 346 \$. Charlo, c'est 264 \$. C'est pour cela qu'ils conduisent pour aller y prendre l'avion. Ils économisent 80 \$.

M. Tremblay: Ils en ont le droit.

M. Ciaccia: Tu es donc brillant, c'est tellement brillant que franchement tu m'étonnes.

M. Tardif: M. le Président, je dis au député de Mont-Royal que je vais m'enquérir des réservations qui pourraient être faites en surnombre...

M. Ciaccia: Pour le Journal des débats, je ne parlais pas au ministre, je parlais au député de Chambly.

M. Tardif: Je disais au député de Mont-Royal que nous allons nous enquérir quant aux réservations en surnombre qui auraient pu être faites. Je souhaite donner satisfaction à tous les organismes qui ont fait ces représentations écrites que nos dossiers pourraient révéler, si tant est que nous en ayons des réservations pour chacun de ces cas. Ce qui m'intéresse, ce sont des réservations et non pas des lettres. On peut faire des représentations, mais...

M. Ciaccia: Quand on voit... Ce n'est pas une ou deux personnes...

M. Tardif: On va le regarder, M. le Président.

M. Ciaccia:... ce n'est pas concerté. C'est un vrai problème, parce que quand tous ces organismes, tous ces individus se plaignent, je ne suis pas certain que Quebecair doive recevoir les mêmes représentations. Il doit y avoir quelque chose qui ne va pas. Je demande au ministre que son ministère se penche là-dessus parce que je comprends que si on dit à Quebecair qu'il faut qu'elle rende cela rentable, les objectifs vont être un peu différents de ce qu'un ministère devrait faire. Je demanderais au ministre de se pencher sur ce problème et de voir s'il peut trouver d'autres formules pour aider cette région et aider les usagers qui veulent l'utiliser.

M. Tardif: Je vais m'enquérir, M. le Président.

M. Ciaccia: Le ministre nous a dit qu'il voulait favoriser le transport de marchandises. Il nous a donné l'exemple...

Le **Président (M. Marquis):** M. le député de Chambly.

M. Ciaccia:... de Sept-îles, où vous aviez fait un spécial, que Quebecair avait changé ses horaires pour favoriser le transport de marchandises pour Boston. Vous avez parlé du poisson frais qui pouvait être envoyé de Sept-îles à Boston parce que cela favorisait l'industrie. Est-ce que le ministre peut nous dire s'il y a des projets similaires pour d'autres régions? Si oui, est-ce que l'on considère Bonaventure comme un point de départ ou s'il y a quelque autre endroit où le ministre se propose d'amorcer ce programme?

M. Tardif: M. le Président, Quebecair avait préparé un plan de transport combiné: personnes, marchandises, fret, cargo, à partir

de trois têtes de pont, si vous voulez, l'une d'elles étant sur la Côte-Nord, l'autre aux îles-de-la-Madeleine et l'autre en Gaspésie. Le problème, cependant, M. le Président, c'est que, pour ce type de transport, l'équipement utilisé, c'est des 737 Combi. Or, les 737 Combi ne peuvent pas se poser facilement dans ces trois endroits mentionnés. C'est possible à Sept-îles. Aux îles-de-la-Madeleine, il y a des problèmes de piste et je vais laisser les spécialistes dire ce dont nous avons besoin comme piste pour atterrir avec un 737. Il semble qu'on parle de 6200 pieds. Je donne cela de mémoire. C'est non seulement la piste, mais ce sont les instruments d'aide à la navigation qui doivent être examinés. En ce qui concerne la Gaspésie, le point, quant à nous, qui semblerait le plus adéquat pour ce type de service, ce n'est ni Gaspé ni Bonaventure, mais bien un point quelque part intermédiaire entre les deux, autour de Pabos.

Là-dessus, je vais laisser encore une fois les spécialistes nous dire le meilleur point d'atterrissage pour un avion de type 737, au-delà des considérations purement d'approvisionnement en marchandise ou en poisson. Quelles sont les raisons qui peuvent faire justement que ces emplacements choisis peuvent être différents de ce qui existe présentement? Je ne sais pas si c'est M. Langlois...

M. Henley: La première partie de cette question concerne la longueur des pistes pour accommoder les types d'appareils. Dans le déploiement de la flotte, la réorganisation de la flotte de Quebecair, au début de 1983, nous avons étudié toutes les possibilités, y compris, comme je le mentionnais tantôt, l'utilisation d'un jet justement à Bonaventure. Cela a été une partie de l'étude. C'est pour vous dire qu'on avait considéré à peu près toutes les options.

Maintenant, le 737 transporte une charge d'environ 57 passagers, plus 11 000 livres de cargo à chaque vol. Pour fonctionner avec cette quantité de cargo et de passagers, il faut une piste d'environ 6200 pieds, un minimum de 6000 pieds. La piste de Bonaventure a 6000 pieds sur 150 de large, mais les aides à la navigation à cet aéroport... Il est desservi par un radio phare seulement, ce qui présente des problèmes aux approches. La conclusion de notre étude dans ce coin, Bonaventure, c'est qu'on ne pouvait pas accommoder assez de passagers et qu'il n'y avait pas assez de cargo pour employer un jet et les aides à la navigation ne permettaient pas l'utilisation régulière de ce genre d'appareil à cet aéroport.

Quant aux îles-de-la-Madeleine, la piste est de 4500 pieds, elle est trop courte. La même chose pour les pistes de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, les longueurs étant de 4500 pieds. À Gaspé, la piste est de 4000

pieds de longueur avec une dénivellation de 2, 4 % en pente, ce qui empêche complètement l'utilisation d'un jet à cet endroit.

M. Ciaccia: Est-ce que j'ai bien compris, M. le ministre, que l'endroit que vous envisagez serait Pabos?

M. Tardif: Pas nécessairement, mais il semble que le seul endroit ou qu'un des principaux endroits où les problèmes de topographie soient moins considérables, celui à considérer pourrait être celui-là. Mais, présentement, ce dossier a été évoqué avec mon homologue fédéral des Transports et souhaitons que, quoi qu'il advienne, puisque, même si l'aéroport de Bonaventure nous appartient et que toute la question de l'aide et des instruments de navigation est de compétence fédérale, nous souhaitons qu'il y ait une piste d'aménagée pour accommoder les 737 quelque part en Gaspésie de façon convenable.

M. Ciaccia: La question qui me vient à l'idée est: Pourquoi considérez-vous Pabos quand je crois - si je comprends bien - que la piste n'est pas vraiment aménagée pour le genre de trafic envisagé, qui serait nécessaire, tandis qu'à Bonaventure, je ne sais pas si M. Henley a mentionné qu'il y avait 6000 pieds et qu'il a besoin de 6200.

Vous semblez avoir quelque chose de presque complet à Bonaventure. Pourquoi même considérer Pabos là où les conditions ne sont même pas près de ce...

M. Tardif: Je l'ai dit au député de Mont-Royal, on est ouvert, moyennant qu'il y en ait un qui desserve la Gaspésie.

M. Ciaccia: Je voudrais que vous soyez ouvert aux choses rationnelles aussi. Ce serait plus logique de dire: On a quelque chose à Bonaventure plutôt que d'être ouvert "à large". La meilleure façon de ne rien faire, c'est d'être ouvert "à large". Vous regardez Pabos, il faudra que les investissements soient très considérables, vous n'avez pas de piste, ce n'est pas aménagé. Pourquoi considérer cela? Vous avez quelque chose à Bonaventure. Il me semble que vous pourriez faire de meilleures représentations à votre homologue fédéral ou aux autres membres de l'industrie en leur disant: On a 6000 pieds, il nous faut 6200, allons-y! Là, c'est raisonnable, mais quand vous entrez dans toutes sortes de situations qui nécessiteraient des investissements considérables...

M. Tardif: Le problème essentiel à ce moment-là, c'est que la piste de Bonaventure est pas mal loin des centres les plus peuplés de la Gaspésie comme Chandler et

Gaspé; Pabos offre un certain avantage d'être quelque part à un point intermédiaire entre Gaspé et Bonaventure. Je vous l'ai dit...

M. Ciaccia: Je veux vous avertir, M. le ministre, vous avez une Gaspésienne ici. Faites très attention quand vous faites des affirmations sur la Gaspésie parce que Mme Arbour est très...

M. Tardif: Je ne crois pas avoir commis d'hérésie en disant que Pabos, par rapport aux centres les plus peuplés de la Gaspésie, était plus près de ces centres que Bonaventure.

M. Henley: M. le Président, je suis Gaspésien, je suis natif de la Gaspésie, j'ai fait mes études à Gaspé et je peux vous dire que partir de Gaspé pour aller à Chandler, c'est 60 minutes d'auto au minimum, et partir de Chandler pour aller à Bonaventure, c'est un minimum d'à peu près une heure vingt minutes d'automobile. Donc, partir de Gaspé pour aller à Bonaventure, c'est environ deux heures d'automobile.

M. Ciaccia: D'accord. Mais pour Pabos quels seraient la distance et le parcours en automobile?

M. Henley: Ce qui a été dit dans les études qui ont été faites... D'abord, la piste de Gaspé ne peut pas se qualifier à cause des montagnes autour pour l'installation d'un système téléguidé de navigation ILS. Il a été dit - le fédéral l'a dit - on construira une piste quelque part entre Chandler et Gaspé, soit Pabos ou Douglstown, enfin, quelque part. On en est là présentement. On n'a pas d'autres...

M. Ciaccia: M. le ministre, j'ai parlé de Mont-Joli, Bonaventure. Plusieurs intervenants, plusieurs usagers ont porté des plaintes à notre attention et, j'en suis certain, à l'attention de Quebecair. Il y a aussi la région de l'Abitibi. Dernièrement, les organismes de développement économique se sont plaints eux aussi de la diminution des services. Nous avons des plaintes de l'Abitibi, de la Gaspésie. Je pense que la Côte-Nord aussi semble avoir certains problèmes; la Chambre de commerce de Sept-îles, entre autres. Qu'allez-vous faire pour répondre aux besoins et aux représentations que ces personnes font au gouvernement?

M. Tardif: La première chose que je viens de suggérer au vice-président et au président, c'est de mettre une boîte de plaintes dans les avions. Deuxièmement...

M. Ciaccia: Il y aura un "overload", vous ne pourrez pas partir.

M. Tardif:... si vous êtes satisfaits, dites-le à vos amis et, si vous n'êtes pas satisfaits, dites-le-nous. Pour ce qui est de l'achalandage en Abitibi, je vais demander au vice-président au marketing de vous faire part de ce qu'il a à dire à ce sujet-là. (20 h 45)

M. Langlois: Il n'y a pas eu de diminution de services. Nous continuons de fonctionner selon la même fréquence sur l'Abitibi. Il y avait eu un changement d'heure de départ qui a été corrigé, d'ailleurs, le vendredi soir sur Rouyn et Val-d'Or, au départ de Québec. Ceci a été corrigé et, présentement, nous opérons à l'heure normale, c'est-à-dire la même heure tous les jours de la semaine.

Pour ce qui est de Sept-îles, le changement horaire a amené une croissance du trafic assez intéressante. Depuis que nous avons placé le vol à 6 h 20 le matin, nous avons une croissance du trafic de 18 % et la principale raison est que Sept-îles est maintenant reliée à des correspondances qui n'étaient pas accessibles et, après consultation avec les agents de voyages de la région de Sept-îles, ces gens sont extrêmement heureux et satisfaits. D'ailleurs, l'achalandage le démontre d'une façon assez claire. Les taux de remplissage sur le vol de 6 h 20 le matin sont passés de 20 % à près de 40 % à la suite de ce changement horaire. C'est donc une très grande amélioration qui relie Sept-îles maintenant - qui ne l'était pas - à Boston, Toronto, Calgary, Chicago, Detroit, Fort Lauderdale, Hartford, Kansas City, Miami, Ottawa, Philadelphie, Edmonton, Vancouver et Winnipeg, en plus d'offrir une capacité de transport de marchandises, ce qui fait le bonheur d'ailleurs des producteurs de pêche de cette région qui sont présentement à faire des ententes avec des distributeurs de poisson, non seulement à Québec et Montréal, mais également à Boston. Nous sommes maintenant en discussion avec ces producteurs de pêche pour faire de l'exportation de poisson au Japon.

C'est un peu le même phénomène qui s'est produit au niveau de la Gaspésie puisque votre préoccupation d'un cargo tout à l'heure est temporairement solutionnée jusqu'à ce que nous ayons une solution permanente avec la piste allongée. Nous avons mis en service une troisième fréquence de 748, mais à configuration mixte, c'est-à-dire que nous opérons à 32 passagers plus une capacité de cargo au départ des îles-de-la-Madeleine, au départ également de Gaspé, pour faire correspondance à la troisième fréquence que nous avons ajoutée sur Mont-Joli et Baie-Comeau et relier Mont-Joli, Baie-Comeau et la Gaspésie non seulement au marché de l'Ouest du Canada, mais également aux États-Unis, puisque le vol de l'après-midi fait correspondance avec le vol

de Boston.

Donc, tout le bassin de la Gaspésie a maintenant une possibilité d'exportation - avec la capacité de cargo qui a été ajoutée au départ des îles-de-la-Madeleine, au départ de Gaspé et au départ de Mont-Joli - possibilité d'exportation sur les marchés internationaux par Boston, qui est la banque principale d'exportation de poisson en Amérique du Nord, alors que Sept-îles a maintenant cette possibilité le matin, en correspondance avec le vol du matin sur Boston, donnant deux sources d'approvisionnement sur les vols vers Boston en plus d'approvisionner les marchés locaux, ce qui était difficile puisque, comme vous le savez, la consommation des produits de la pêche dans les restaurants et au niveau des principaux détaillants ici provient des États-Unis. Le poisson vient du Maine. Maintenant, on a une possibilité physique d'acheminer ce poisson vers Montréal, Québec et le reste du Québec.

M. Tardif:... des commandes de homard.

M. Langlois: C'est une amélioration qui...

M. Tremblay: Les crevettes de Matane.

M. Langlois:... permet finalement une possibilité d'exportation qui n'existait pas.

M. Ciaccia: Je comprends ce que M. Langlois...

M. Langlois: C'est cela.

M. Ciaccia:... dit en ce qui concerne les exportations et c'est un objectif, je crois, qui est assez louable et nécessaire pour exporter les marchandises du Québec vers ces différents marchés. Mais je voudrais dire au ministre qu'il ne faut pas qu'il oublie, en parlant du seuil de rentabilité, la mission de Quebecair, à savoir desservir les régions éloignées. Même si vous pouvez dire aux gens de Bonaventure: On va exporter le poisson frais de Sept-îles à Boston, s'ils ne sont pas capables d'avoir un avion pour aller de Bonaventure à Québec, cela ne répondra pas très bien à leurs besoins à eux. Je ne veux pas minimiser l'importance de l'exportation et avoir des vols pour s'assurer que ces marchandises aillent dans les milieux où elles vont maintenant pour le bénéfice de notre industrie, mais il ne faut pas le faire au détriment... Je pense qu'on peut arriver aux deux objectifs, mais il ne faut pas oublier les besoins des usagers et desservir les régions éloignées, et spécialement Bonaventure. Je pense que les plaintes sont hors de la normale. C'est vrai qu'il y a beaucoup de gens qui vont se plaindre parfois que le service n'est pas ce qu'ils voudraient.

Je pense que le nombre, le genre et la qualité des plaintes qu'on reçoit du comté de Bonaventure démontrent clairement qu'il y a certainement quelque chose que le gouvernement peut faire pour remédier à la situation. Je ne parle pas nécessairement de Quebecair parce qu'elle va prendre ses directives du gouvernement. Si vous dites à Quebecair: Il faut que votre ligne Bonaventure-Québec, Bonaventure-Montréal, soit rentable, peut-être qu'elle va le faire, je ne sais pas. Il va falloir que vous donniez des directives tout en prenant la rentabilité en considération. Il faut qu'il y ait un service pour l'utilisateur et il faut qu'on prenne en considération qu'à Charlo il peut l'avoir pour 146 \$.

M. Tardif: Bien, M. le Président.

M. Ciaccia: Avec le poisson, si vous utilisez les mêmes programmes d'exportation de poisson de la Gaspésie, vous allez pouvoir augmenter la rentabilité et donner un meilleur service aux usagers. Le ministre dit oui. Pour le Journal des débats, je veux indiquer que le ministre est d'accord avec mes propos.

M. Tardif: C'est notre objectif, M. le Président, et j'ai bien noté les remarques du député de Mont-Royal qui dit: La rentabilité, c'est une chose, mais le service à la population, c'en est une autre. Je souhaite tout simplement qu'il s'en souviennent.

M. Ciaccia: Ajoutez: dans les régions éloignées.

M. Tardif: Dans les régions éloignées, pour le Journal des débats.

M. Tremblay: Le ministre est d'accord avec la vertu, comme vous.

M. Ciaccia: Où avez-vous soupé ce soir?

M. Tremblay: À la même place que vous. Vous n'avez pas d'objection que je dise que le ministre est d'accord avec la vertu, comme vous-même d'ailleurs.

M. Ciaccia: Cela dépend de la définition de la vertu.

M. Tremblay: La vertu, c'est le profit en même temps que le service, non?

Le Président (M. Marquis): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur le programme ?

M. Ciaccia: Oui, il y en aurait une autre, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Mont-Royal.

Une offre de Nordair

M. Ciaccia: Si je ne soulevais pas cette question, je surprendrais grandement le ministre. Il ne croirait pas que c'est le député de Mont-Royal qui est ici, à la table de la séance de cette commission parlementaire.

Nordair, Quebecair. Quand j'ai posé une question au ministre à l'Assemblée nationale, il a fait référence à une offre: Nordair avait fait une offre à l'automne. Est-ce que le ministre pourrait nous donner des détails ou des informations sur l'offre à laquelle il faisait référence et sur l'offre que Nordair aurait pu tenter de négocier avec le gouvernement?

M. Tardif: M. le Président, d'abord, vous avez remarqué que les interlocuteurs, à la table, ont été changés. Ce ne sont pas des représentants de Quebecair, mais bien le président du conseil d'administration de la Société québécoise des transports qui est là, ce qui, je pense, aurait dû s'appliquer également à tous les commentaires qu'on a entendus de la part de Nordair puisque la transaction ne s'est pas faite entre Quebecair et Nordair, mais impliquait deux actionnaires qui sont Innocan et la Société québécoise des transports. De sorte que le véritable acquéreur, si vous voulez, c'est la Société québécoise des transports.

Quant à l'offre qui a été faite par Nordair, je vais laisser le président du conseil d'administration faire état des pourparlers qui ont eu lieu. Ce que je veux dire ici pour l'instant, et de façon très globale, au député de Mont-Royal, c'est que, en vertu de l'offre qui a été faite... Je laisserai le président faire état des détails parce que ce n'est pas moi qui ai transigé dans ce dossier d'autant plus que je n'étais pas au ministère, à ce moment, mais le président y était. Cela avait, à toutes fins utiles, pour effet de rendre le gouvernement propriétaire de 20 % des actions de la nouvelle société qui naîtrait du regroupement Quebecair-Nordair. D'ailleurs, à une émission de télévision - au Point - qu'il m'a été donné d'entendre, le P. -D. G. de Nordair disait: Oui, c'est vrai qu'on était prêt à concéder 20 % des actions. Aujourd'hui, je me demande à quoi rime tout ce ramdam, quand on en a acquis 22 %. Est-ce qu'il fait tout ce train-train pour 2 % des actions?

M. Ciaccia: Oh, oh, oh, un instant! Je ne veux pas vous interrompre, mais il y a une différence entre 20 % d'une compagnie fusionnée et 22 % de Nordair.

M. Tardif: Ah, il y a une grosse

différence.

M. Ciaccia: Je pense bien que le ministre...

M. Tardif: Surtout, M. le Président...

M. Ciaccia: Ce n'est pas la même chose.

M. Tardif:... qu'on nous offrait à peu près 20 % des actions d'une compagnie fusionnée à un modique coût de 24 000 000 \$, alors que j'ai encore 100 % de Quebecair et 22 % de Nordair pour 5 000 000 \$.

Ceci dit, je laisse au président de la Société québécoise des transports le soin de faire état de cette offre.

Le Président (M. Marquis): Alors, M. Guy, je pense.

M. Guy (Jean): C'est cela.

M. Tardif: M. Jean Guy, président de la Société québécoise des transports.

M. Guy: M. le Président, je suis entré en fonctions le 20 novembre par décret; je suis président par intérim de la Société québécoise des transports. À mon arrivée, on a reçu, dans les jours qui ont suivi, de la compagnie Innocan une lettre, c'est-à-dire le 29 novembre. Je vais vous lire juste le début de la lettre, cela va donner une plus grande compréhension de ce qui s'est passé. On écrit à mon vice-président et directeur général, M. Gareau:

"Cher Maurice,

"Suite à nos discussions - ce sont les discussions qui ont eu lieu avec mon prédécesseur et M. Gareau au cours de l'été et de l'automne, jusqu'au 20 novembre environ...

M. Ciaccia: Votre prédécesseur était monsieur... ?

M. Guy: C'était M. Leblond.

M. Ciaccia: Leblond.

M. Guy: "Suite à nos discussions, la présente lettre a pour but d'établir les conditions générales auxquelles nous serions préparés à considérer une fusion avec Quebecair."

Cette lettre a trois pages, onze paragraphes. J'ai soumis la lettre à mon conseil d'administration. Même si, personnellement, je la trouvais défavorable, j'ai reçu le mandat, on m'a demandé d'aller rencontrer les gens d'Innocan afin de clarifier ce qu'ils jugeaient être les conditions générales pour une fusion.

J'ai communiqué avec le président. J'ai rencontré M. Kauser, président. Il était accompagné de son vice-président, M. Matte. La première réunion a eu lieu aux environs du 7 décembre; c'était un jeudi. On a passé environ une heure ensemble et on n'a fait que se présenter. J'ai dit ce que je connaissais de l'aviation. Ils ont fait de même de leur côté. Il a été convenu de se rencontrer à nouveau le lundi suivant; je crois que c'était le 10 décembre. C'est M. Kauser, le président, qui m'a demandé de rencontrer son vice-président.

Alors, à cette deuxième réunion, je me suis assis et j'ai commencé la réunion en lui demandant: Qu'est-ce que vous voulez réellement dire par vos paragraphes? Il ne faut pas oublier que je dois rendre compte à mon conseil d'administration avant de dire si, oui ou non, on accepte ces conditions. La première condition, c'était une fusion de Quebecair avec une nouvelle société commerciale qu'il nommait, à ces fins-là, Sonov. Donc, ce n'était pas exactement une fusion avec Nordair. La deuxième condition, la valeur attribuée à Quebecair serait de 22 000 000 \$, soit l'équivalent de la valeur comptable de Quebecair à la date de clôture. J'ai dit: Vous acceptez de me donner la valeur aux livres de Quebecair dans cette fusion; je suis prêt à reconnaître de vous donner la valeur du prix que vous avez payé vos actions de Nordair. Là, je vais vous épargner tout cela, mais il y a plusieurs paragraphes après qui disent comment on me paie les 22 000 000 \$. Pour les 22 000 000 \$, on me donnait l'équivalent de 20 % des actions ordinaires, des actions privilégiées A et des actions privilégiées B, actions que j'ai fait évaluer par une firme de courtage, qui m'a dit que la valeur actualisée des actions, au moment où je les recevrais, était d'environ 11 200 000 \$. Donc, vous voyez, je perdais quelque 11 000 000 \$, pas tout à fait.

M. Tardif: Mais ce n'est pas tout. Continuez, M. le président.

M. Ciaccia: Excusez. Les 22 000 000 \$ équivalaient à une valeur de 11 000 000 \$...

M. Guy: De 11 200 000 \$.

M. Ciaccia: Pas seulement les actions....

M. Guy: J'ai le chiffre exact ici.

M. Ciaccia: Pas seulement les actions privilégiées.

M. Guy: Non, non. Tout ce que je recevrais.

M. Ciaccia: Le tout.

M. Guy: Alors, j'ai posé la question suivante: Pourquoi est-ce que, si j'accepte le prix de la valeur marchande et que vous acceptez de me donner ma valeur aux livres, ne me payez-vous pas avec le même genre d'actions? On m'a répondu: Tu vas avoir trop d'actions, tu vas avoir presque le contrôle. Excusez, je dis toujours "je", c'est la Société québécoise des transports. J'ai tout simplement dit: C'est très facile, on ne vous demande pas de contrôle. Si vous le voulez, on va le faire sur la base que vous le dites, je vais avoir trop d'actions, je vais me retourner et je vais dire: Combien voulez-vous d'actions que je viens de payer sur la base de 22 000 000 \$ et dites-moi quand vous voulez que j'arrête et je vais arrêter? Si cela est 20 %, cela va être 20 %. Je vais tout soumettre à mon conseil d'administration. On m'a répondu que non. (21 heures)

Le troisième paragraphe, c'est: "À la date de clôture, Quebecair aura un surplus de fonds de roulement de 2 500 000 \$." Cela voulait dire que j'étais obligé de demander l'autorisation d'avancer un montant de 6 700 000 \$ de nouveaux fonds dans Quebecair.

Le quatrième paragraphe dit:

"Dans le cadre du programme de réduction de la dette à long terme requis pour en arriver à un ratio de 60-40, la Société québécoise des transports achèterait directement ou indirectement de Sonov - la nouvelle compagnie - lors de la clôture, un ou des avions ayant une valeur commerciale de 13 000 000 \$. Ces appareils seraient alors loués à Sonov par la SQT à un loyer nominal - et dans notre jargon cela veut dire 1 \$ par année - en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la durée de la vie utile des appareils."

Alors, là il fallait que je sorte...

M. Tardif: M. le Président, si je comprends bien, on nous offrait à peu près 11 000 000 \$ pour une valeur aux livres de 22 000 000 \$; on nous demandait d'augmenter le fonds de roulement de 2 500 000 \$; on nous demandait d'acheter un avion de Nordair au coût de 13 000 000 \$ et de le relouer pour un 1 \$. C'est à peu près cela, M. le Président? Et ce n'est pas tout, je pense?

M. Guy: Non. Cette opération coûtait 13 000 000 \$ plus, si vous calculez la durée utile d'un avion d'environ de treize à quinze ans, à peu près à 10 % ou 12 %, et cela fait à peu près ce que j'ai calculé, grosso modo, 1 600 000 \$ par année et les chiffres se montent à environ 28 000 000 \$, et on n'est encore qu'au quatrième paragraphe. Je vous épargne les autres paragraphes, parce que ce sont que des explications du genre d'actions que je devais recevoir. Excusez...

M. Tardif:... M, le Président.

M. Guy: Le dernier paragraphe disait ceci: "En présumant qu'une entente de principe puisse être conclue relativement à ce qui précède, la SQT conviendrait de permettre à Innocan et à ses mandataires l'accès aux bureaux, registres et installations de Quebecair en vue de se satisfaire quant aux avantages opérationnels de la fusion proposée. Après avoir complété cette étude, Innocan déciderait s'il y a lieu de procéder ou non à la conclusion d'une entente définitive de fusion entre Sonov et Quebecair."

M. Tardif: Si je comprends bien, M. le Président, on nous offrait de céder Quebecair plus quelque chose comme à peu près 24 000 000 \$ pour acquérir 20 % d'une future société regroupant les deux sociétés Quebecair et Nordair. C'est à peu près cela, M. le Président?

M. Guy: C'est exact, s'ils décidaient qu'ils voulaient continuer après.

M. Ciaccia: Est-ce que cette offre...

M. Tardif: Pardon?

M. Ciaccia: Est-ce que l'offre que vous aviez discutée quand vous êtes entré en fonction avait été déjà négociée ou discutée avec votre prédécesseur?

M. Guy: On me disait que c'étaient des choses qui avaient été discutées. Je peux continuer parce qu'il y a un petit historique à cela. Le lendemain de cette rencontre - on m'avait dit d'ailleurs qu'ils devaient se reconstruire - on m'a téléphoné pour me dire qu'en raison du fait que cela dérangeait les employés de Nordair et leur moral de toujours voir qu'il y avait des négociations, on avait jugé bon de mettre fin aux négociations et que, si on jugeait bon de vendre la société, ils seraient peut-être intéressés. Là, j'avoue que je n'ai pas pris cela tellement au sérieux, et c'est peut-être une erreur que j'ai faite. J'ai demandé s'ils étaient prêts à me vendre. Ils m'ont dit: Jamais! J'ai réuni mon conseil d'administration par la suite et j'ai répondu à une lettre à la suite de cela. Je ne vous lirai pas toute ma lettre - je peux la lire, si vous voulez, mais cela finit en tout cas que je leur dis: "...sachez toutefois que nous demeurons ouverts à d'autres pourparlers si Innocan décidait de modifier ses plans sur le sujet". Je n'avais posé aucune nouvelle condition. Je n'avais demandé que des renseignements. On a laissé sous-entendre par la suite que j'avais refusé et posé de nouvelles conditions, parce qu'à la suite de ma réponse, j'ai reçu une lettre de 19

paragraphe. Je vais vous épargner cela, parce que réellement... Je peux vous la lire, toute si vous le voulez, mais c'est ici.

M. Tardif: Je pense que ce n'est pas pertinent, M. le Président, à moins que vous ne jugiez que ce soit nécessaire.

M. Guy: Dans cette lettre, on me dit un petit peu ce que vous disiez avant. On me dit qu'il y avait eu des pourparlers. D'abord, on dit que j'ai posé des nouvelles conditions, ce qui est faux. Je nie cela dans une lettre suivante. On me dit... Écoutez, c'est difficile de résumer une lettre de 19 paragraphes. Je peux vous en donner communication, si vous voulez, cela me fait plaisir. Voulez-vous que je vous la donne?

M. Tardif: Le fait est que les pourparlers ont cessé et, nous, on s'est montré toujours disposé, en tout cas, à continuer les pourparlers. En gros - cela, c'est bien important ici - ce qui était proposé, n'est-ce pas, c'était d'acquérir Quebecair, de demander au gouvernement, en quelque sorte, l'équivalent de 24 000 000 \$ pour avoir 20 % des actions d'une future société. Je dis au député de Mont-Royal: Si jamais j'avais accepté cela, j'aurais compris qu'on me tombe dessus à bras raccourcis, de dilapider les fonds publics. Cela aurait été cela, M. le Président, que de céder Quebecair de cette façon, de s'impliquer et de sortir 24 000 000 \$ littéralement.

Or, la situation, c'est quoi? La situation, c'est que nous avons 100 % de Quebecair et, pour 5 000 000 \$, nous avons 22 % de Nordair et on est toujours disposé à s'asseoir à la table avec Innocan, pas avec Nordair, avec Innocan. La société québécoise et Innocan, je pense, doivent le faire, d'autant plus que... J'ai lu certains propos, en tout cas, de M. Douville et il en vient à la même conclusion que nous, qu'il serait préférable qu'il n'y ait pas deux transporteurs régionaux à Québec. Je pense que tout le monde est d'accord là-dessus.

M. Ciaccia: Avant d'en venir à cet aspect, est-ce qu'il y avait eu des négociations par votre prédécesseur, par le prédécesseur de M. Guy?

M. Guy: Oui, monsieur.

M. Ciaccia: Est-ce que le conseil d'administration était au courant soit des négociations, soit des termes qui étaient en discussion, qui avaient été offerts par Nordair?

M. Guy: Au conseil de la Société québécoise des transports, nécessairement, le président, c'était M. Leblond. Il nous tenait informé des dossiers qu'il y avait. Sur le

dossier Nordair, on a su, une première fois, je crois - c'est peut-être un mois ou deux mois avant que je devienne président - quels étaient un petit peu leurs pourparlers. Par la suite, il nous en a parlé, je pense, lors du dernier meeting auquel il était.

M. Ciaccia: Quand vous dites qu'il vous avait mis au courant un petit peu en détail, est-ce que M. Leblond avait mis au courant le conseil d'administration de la Société québécoise des transports des détails de ces négociations?

M. Guy: M. Leblond a déjà fait des documents pour le conseil, un document comme lui voyait la transaction. J'ai lu ce document avant d'y aller. Cela nous disait que cela devait s'appeler Quebecair, qu'on devait avoir des droits de veto, qu'on devait avoir des conventions d'actionnaires. J'ai parlé de cela aux gens d'Innocan. Ils ont dit: Quebecair, c'est fini, cela ne marchera plus. Ils m'ont dit également: Nous n'allons protéger aucun employé sauf les employés syndiqués. J'ai tous les détails ici. Je disais qu'on n'exigeait pas de contrôle, qu'il n'y aurait aucun veto, il n'y aurait absolument rien.

M. Ciaccia: Mais les conditions que vous avez portées à notre attention, les 22 000 000 \$...

M. Guy: Oui, c'est la lettre.

M. Ciaccia: Est-ce que ces conditions avaient été portées à l'attention du conseil d'administration par M. Leblond?

M. Guy: Non, pas telles quelles, parce qu'elles sont arrivées après le départ de M. Leblond, ces conditions.

M. Ciaccia: Alors, à ce moment, pendant que M. Leblond était là, il n'y avait pas eu de discussion entre la Société québécoise des transports et Nordair sur les détails d'une fusion possible, sur les termes?

M. Guy: Je crois qu'il y a eu deux rencontres. Je vous donne cela de mémoire pour avoir parlé à M. Leblond avant qu'il parte. Je crois qu'il y a eu deux rencontres avec M. Leblond au cours de l'été. M. Gareau est ici, il pourrait vous dire combien il y en a eu entre septembre et la journée qu'on a passée au conseil d'administration. Le conseil d'administration, lorsqu'on lui a soumis quelque chose, c'était pour essayer la question de principe. La lettre que je vous ai lue, nous l'avons reçue par la suite. Personne ne savait cela. Je n'ai jamais entendu parler, en tout cas, depuis que je suis là, ni de M. Leblond, ni de personne.

M. Tardif: M. le Président, les rencontres qui ont pu avoir lieu entre M. Leblond, à l'époque, et les représentants de Nordair, je pense, effectivement, qu'il y en a eu. Il a pu y avoir des rencontres avant, mais la première pièce par écrit au dossier, c'est celle dont M. le président a lu des extraits.

M. Ciaccia: Est-ce que vous me dites que la première occasion que le conseil d'administration a eue, de connaître les pourparlers ou les conditions qui viennent d'être mentionnés, c'est à la fin de novembre, après le départ de M. Leblond?

M. Guy: Je vais vous le dire exactement de mémoire. À la fin ou au milieu d'octobre nous avons eu un conseil d'administration. On nous a mis un peu au courant de ce qui se passait; quand je dis au courant, on nous a dit ce qui se passait, ce qu'ils disaient, ce qu'ils discutaient...

M. Ciaccia: Dans la discussion, le 20 %, 22 000 000 \$, tout cela c'était dedans?

M. Guy: Oui, ils parlaient de cela, ils disaient... Je vais vous donner des exemples. Il est question que la Société industrielle Desjardins demeure, elle aurait 17 %, nous aurions 20 %, cela ferait 37 % à deux. 11 est question de telle chose, ils ne veulent pas telle affaire. Le conseil avait dit: Allez voir, nous, on n'est pas satisfaits de cela.

M. Ciaccia: À ce moment-là, est-ce qu'il était question du prix de 22 000 000 \$, 13 000 000 \$?

M. Guy: Je veux dire que peut-être entre eux cela s'est discuté mais, quant à nous, il n'y avait pas de prix de fait, pas au conseil d'administration. Les 22 000 000 \$ qu'ils étaient prêts à payer, moi, je l'ai su en tout cas lors de la lettre et j'ai assisté à tous les conseils d'administration. Au dernier conseil d'administration, M. Leblond était présent. Là, il y avait déjà... C'est difficile à dire parce qu'à ce moment-là, vous savez on n'avait pas un document spécial sur la transaction. On a eu ce qu'il nous avait montré et le conseil n'a pas jugé bon à ce moment-là de faire une recommandation au ministre des Transports.

M. Ciaccia: Quand vous dites: À ce moment-là...

M. Guy: À la dernière assemblée où M. Leblond était présent. On trouvait que ce qui avait été discuté à ce jour, ce qu'on en savait, n'était pas suffisant pour qu'on recommande d'accepter une telle transaction. À cela, j'étais présent et ça a été passé devant moi.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a eu une autre offre de Nordair après celle que vous venez de porter à notre attention?

M. Guy: Par la suite?

M. Ciaccia: À la suite de celle-là? Est-ce que Nordair a offert d'acheter Quebecair?

M. Guy: Les seuls pourparlers d'achat, c'est lorsqu'il m'a dit qu'il n'était pas intéressé à continuer les négociations. On avait parlé de cela, vous savez, officieusement la veille tous les deux. Quand il m'a parlé de cela, j'ai dit: Bien, écoute, on a parlé de vente, est-ce que tu pourrais être intéressé à acheter? Il m'a dit: On pourrait être intéressé à acheter, j'en ai parlé à mes associés. Je lui ai dit: Est-ce que tu serais intéressé à vendre? Il m'a juste répondu comme cela: Jamais! Il ne m'a pas parlé de ses associés ou non. Ça, c'était M. Masse.

M. Tardif: Si vous me permettez, ici, il y a une correction importante. L'interlocuteur au dossier, ce n'était pas Nordair, c'est Innocan, et la lettre vient d'Innocan. Il n'y a jamais eu d'offre de Nordair, mais une offre d'Innocan. M. Gareau, vice-président de la Société québécoise des Transports, était évidemment là à l'époque où M. Leblond était là, et il vient d'attirer mon attention sur ce fait-là. L'offre était d'Innocan et non pas de Nordair.

M. Ciaccia: L'offre avait été faite par Innocan avant que M. Guy devienne...

M. Guy: Non...

M. Ciaccia: Cette offre-là n'avait pas été faite à M. Leblond?

Une voix: Non, non, sûrement pas, cela date du mois de décembre.

M. Guy: D'ailleurs, dans la deuxième lettre qu'on m'a écrite, ils disent qu'ils avaient tous discuté cela et ça ne concorde pas avec sa première lettre. D'ailleurs quand je leur ai envoyé ma dernière lettre leur disant que j'étais encore ouvert à des négociations, je leur ai relevé ces inexactitudes et ils n'ont jamais répondu à ma lettre.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Chambly.

M. Tremblay: J'ai regardé cela à la télévision, M. le Président. Je ne connais pas tellement bien le dossier des transports, mais ils sont furieux à Innocan. Ils sont furieux à un point tel que j'aimerais être capable de

mettre mes concurrents dans un tel état. Qu'est-ce qui les met dans cet état-là?

M. Guy: C'est difficile pour moi de répondre et de dire: Je m'accuse. Quand vous dites qu'ils sont furieux, vous parlez de qui?

M. Tremblay: J'ai vu cela à la TV, Innocan et tout cela...

M. Ciaccia: Je viens de vous dire Nordair.

M. Tardif: Comment? C'est Innocan qui a fait l'offre et c'est Nordair qui manifeste comme vous le mentionnez? C'est ça qui est un peu paradoxal.

M. Tremblay: L'autre soir, à la télévision, à l'émission Au Point, vous étiez avec qui? C'était le président de Nordair?

M. Guy: M. Douville, le président de Nordair. Les réactions...

M. Tremblay: Ah bon! C'est lui que j'ai vu deux fois à la télévision, le président de Nordair. Il est furieux.

M. Guy: Oui.

M. Tremblay: J'espère qu'il ne vous rencontre pas au coin de la rue à la noirceur.

M. Guy: Je l'ai rencontré à la clarté.

M. Tremblay: Pardon!

M. Guy: Je l'ai rencontré à la clarté.

M. Tremblay: Est-ce vrai? Mais qu'est-ce qui le met en furie?
(21 h 15)

M. Guy: Écoutez! C'est une opinion très personnelle que je vais vous donner. Quant à moi, je calcule que la première erreur qui a été faite dans leur dossier à eux, c'est qu'ils n'ont pas étendu leur offre d'achat aux minoritaires de Nordair. En ne faisant pas cela, ils n'ont pas respecté, si vous voulez, ce qui se fait toujours dans l'entreprise privée: lorsque vous prenez un contrôle, vous êtes même obligé d'avoir une exemption à la Commission des valeurs mobilières si vous ne faites pas cela. Vous faites toujours une offre aux minoritaires une fois que vous avez acheté vos majoritaires au même prix. Alors, ils n'ont pas fait cela. À la suite de cela, je n'avais pas d'autorité à ce moment-là pour acheter. Il me fallait une autorisation du ministre des Transports pour pouvoir faire quelque chose. Mais je suis resté en communication avec les gens de la Société d'investissement Desjardins et on se voyait

quelquefois au Conseil de Quebecair... J'ai écouté jusqu'à ce que M. Bernier me dise: Êtes-vous intéressés à acheter? J'ai dit: Peut-être. Cela n'a pas été une négociation. À un moment donné, deux semaines avant, je crois que c'est M. Gauthier qui m'a appelé pour me dire: Écoutez, on va recevoir des offres pour la vente de nos actions de Nordair. Notre conseil d'administration a décidé de vendre nos actions de Nordair. Vous avez jusqu'à jeudi soir 17 heures.

M. Tardif: M. le Président, si vous me permettez, le député de Chambly demande: qu'est-ce qui peut mettre un concurrent dans un tel état? Je voudrais faire remarquer que Quebecair et Nordair ne sont pas des concurrents, sauf sur une ligne qui est Montréal-Toronto. Ce sont des complémentaires. Sauf sur cette ligne-là, ils ne se font pas en concurrence. Cela aussi est une autre donnée qu'il faut bien considérer. Cela explique... Je m'excuse.

M. Tremblay: Qu'est-ce qui les dérange alors?

M. Tardif: Sauf sur la ligne Montréal-Toronto. Je m'excuse.

M. Ciaccia: M. le Président, excusez. D'abord, quand vous dites qu'il n'y a pas de place pour deux transporteurs aériens régionaux au Québec, que voulez-vous dire par cela? Vous avez fait cette déclaration et vous aviez indiqué que c'était l'intention du gouvernement de...

M. Tardif: Il est bien évident qu'à partir du moment où...

M. Ciaccia: S'ils ne sont pas des concurrents, vous parlez de qui?

M. Tardif: Ils sont complémentaires, ces services-là. Il est bien évident qu'à partir du moment où vous avez, dans toute compagnie de cette nature, des frais fixes considérables en termes de billetterie et autres, si vous devez amortir ces coûts sur un chiffre d'affaires de 100 000 000 \$, 200 000 000 \$, cela fait une drôle de différence parce que le service de billetterie pourrait notamment accommoder facilement la clientèle de l'un et de l'autre. Il y a donc des économies d'échelle à rationaliser. C'est dans ce sens-là, M. le Président. D'accord?

M. Ciaccia: Alors à quoi voulez-vous arriver maintenant que vous avez acquis 22 %...

M. Tardif: À ce que de part et d'autre, semble-t-il, les deux en conviennent - aussi bien M. Douville, lorsqu'on oublie les excès - ils en viennent à la même conclusion. Il a

dit lui-même qu'il est vrai qu'il est préférable qu'il n'y ait qu'un seul transporteur de niveau régional au Québec. Donc, à ce moment-là, ce qu'on dit, c'est qu'on s'entend sur l'objectif.

Maintenant, il s'agit de savoir à quelles conditions. Si lui dit: Ce transporteur régional qui va rester, c'est Nordair. Nous disons: "No way!" Il n'en est pas question. Mais on ne va pas jusqu'à dire l'inverse, qu'on veut que ce seul transporteur soit Quebecair; on ne va pas jusqu'à dire cela. Mais lui dit: Il n'y en aura qu'un seul et ce sera nous autres. On pense que cela devrait être le résultat d'un mariage disons de raison, d'affaires. Ce que je dis, c'est que je souhaite que ce dossier soit traité sur une base d'affaires le plus tôt possible, et non pas sur une base politique. Si ces gens-là veulent faire de la politique, ils ont des occasions: il y a des élections partielles qui se tiennent présentement et il y aura des élections générales tantôt. Qu'ils lâchent leur job et qu'ils se présentent. S'ils veulent parler affaires, on va parler affaires, M. le Président.

Contrairement à ce que les journaux ont laissé entendre, je n'ai jamais pressé un instant le ministre fédéral de prendre une décision rapide. Je suis tellement confiant que nous avons un très bon dossier que je comprends que le ministre des Transports veuille prendre tout son temps pour l'étudier et cela m'apparaît tout à fait normal.

M. Ciaccia: Quand le ministre dit: Parlons d'affaires, il semble oublier que quand un gouvernement décide de prendre une action, il est tout à fait dans une position assez différente de celle d'une société privée. Les moyens disponibles à un gouvernement ne sont pas du tout les mêmes que ceux d'une société privée. Vous ne traitez pas d'égal à égal. Je veux juste faire une affirmation...

M. Tardif: M. le Président...

M. Ciaccia:... je ne veux pas ouvrir le débat là-dessus. Ce n'est pas d'égal à égal, parce que les pressions qu'un gouvernement, s'il veut les faire, je n'ai pas dit que vous l'avez fait ou que vous allez le faire, les pressions que vous pouvez faire comme gouvernement, une société privée ne peut pas les faire. La question qu'on peut se poser, c'est: est-ce le rôle d'un gouvernement d'agir de cette façon. Mais en dehors de cet aspect, avez-vous l'intention de privatiser Quebecair? Vous aviez fait une déclaration à un moment donné voulant que vous vouliez procéder par vente d'actions et que vous étiez pour commencer par offrir des actions à vos employés. Est-ce que vous avez l'intention de le faire? Est-ce que cela va être une solution alternative? Si M. Douville

est capable de convaincre - je présume qu'il parle en ce moment pour l'actionnaire majoritaire, peut-être qu'il parle seulement pour Nordair; peut-être qu'il parle pour Innocan - si ses propos s'avèrent corrects en ce sens qu'aussi longtemps que le gouvernement va être actionnaire minoritaire, il n'y aura pas de discussion ni de fusion, est-ce que vous avez un autre plan pour privatiser Quebecair?

M. Tardif: D'abord, M. le Président, lorsque j'entends aujourd'hui, encore une fois, le P. -D. G. de Nordair, alors que c'est Innocan qui devrait être l'interlocuteur et intervenir et brandir la privatisation, comme il le fait, il faut souligner qu'au moment de l'acquisition de Nordair par Innocan, plus de 59 % de ses capitaux provenaient d'organismes gouvernementaux et paragouvernementaux, dont 24, 7 % de Corporation de Développement du Canada. Le député de Mont-Royal le sait sans doute.

M. Ciaccia: Oui, mais ils s'en sont départis; c'est pour cela que...

M. Tardif: Deuxièmement, je pense que le député de Mont-Royal va être au moins d'accord sur le fait que céder Quebecair dans les conditions qu'on nous offrait aurait été criminel. Je pense qu'il est d'accord avec cela.

M. Ciaccia: Je suis d'accord que cela n'aurait pas été un...

M. Tardif: Un bon "deal".

M. Ciaccia:... bon "deal" pour le gouvernement.

M. Tardif: Deuxièmement, est-ce qu'il est d'accord que le prix payé par la société québécoise de 5 100 000 \$ doit être un bon prix, puisque Innocan l'offre demain matin, si on veut?

M. Ciaccia:... il n'y a pas de question... Ils ont fait la même offre.

M. Tardif: Oui, mais est-ce qu'il est d'accord...

M. Ciaccia: Innocan a fait la même offre que vous.

M. Tardif: Après.

M. Ciaccia: Mais, il y avait 1 \$ de différence.

M. Tardif: Après. Mais, est-ce que le député de Mont-Royal est d'accord...

M. Ciaccia: Pour 1 \$!

M. Tardif:... que c'est un bon prix et que, demain matin, on pourrait les vendre au même prix?

M. Ciaccia: Je pense que Innocan veut les acheter à ce prix-là.

M. Tardif: Il m'a posé une question, et j'essaie de lui dire que c'est un bon prix.

M. Ciaccia: Ce n'est pas cela, la question.

M. Tardif: Il me demande ce que je veux faire. Alors, je lui dit: Premièrement...

M. Ciaccia: Je n'ai jamais questionné l'aspect monétaire; je n'ai jamais dit que 5 100 000 \$ était trop cher pour ses actions. Évidemment, ce ne l'est pas; Innocan est prêt à payer le même prix.

M. Tardif: Donc, quand il me dit: Qu'est-ce que vous allez faire si... Je dis: Présentement, c'est un bon placement et, compte tenu des prévisions budgétaires de Nordair pour l'année en cours, qui prévoit un profit de 3 200 000 \$, comme rendement sur mon capital investi de 5 100 000 \$, cela me fait un revenu de 13 700 000 \$; je peux donc rester assis dessus pendant un bout de temps, si tant est que les parties n'étaient pas pressées.

Deuxièmement, M. le Président, ce que j'ai demandé à la Société québécoise des transports, c'est effectivement de voir dans quelle mesure il serait possible de procéder à une émission d'actions auprès des employés de Quebecair, des actions de Quebecair, évidemment, dans un premier temps. Mais remarquez qu'il y en a déjà 7, 9 % chez Nordair, à ses employés. Que le même avantage soit offert à nos gens, cela m'apparaît tout à fait normal.

Deuxième opération, M. le Président, idéalement, une fois la fusion réalisée, ce serait la vente d'actions au public, admissibles autant que possible au REA. Mais cela suppose que l'on arrête l'espèce d'acharnement, qu'on s'assoie et qu'on parle affaires. Je n'ai pas mis d'acharnement; je n'ai répliqué à rien de ce qui a été dit; je n'ai même pas fait état des offres qui ont été faites. On le fait ce soir pour le bénéfice de la commission par le président.

Je n'en ai pas fait état jusqu'à temps que le président, le P. -D. G. de Nordair lui-même, à une émission publique, dise: On a fait une offre et on était prêt à céder 20 %. Il a en quelque sorte, débarrassé un peu les conditions, en fait, pas toutes, celles qui offraient seulement les 20 %.

Ce que je dis, M. le Président, c'est que la Société québécoise et que l'actionnaire majoritaire Innocan s'assoient ensemble et discutent de conditions qui

pourraient être mutuellement acceptables et qu'ils me fassent rapport. C'est tout ce que je peux dire; ce n'est pas moi qui vais aller négocier, comme tel, mais qu'ils aillent et qu'ils s'entendent.

M. Tremblay: Présentement, Quebecair, plus 22 % de Nordair, ça représente quel pourcentage de l'aviation régionale québécoise? C'est-à-dire que ma question...

M. Tardif: Il y a deux transporteurs régionaux qui sont Quebecair et Nordair. Les autres c'est de troisième niveau qu'on appelle, Propair, Québec Aviation, etc.

M. Tremblay: Autrement dit, si ces deux-là devaient fusionner, l'actif de la Société québécoise des transports par rapport à l'actif global des deux entreprises, ce serait quoi?

M. Tardif: La valeur aux livres de Quebecair a été évaluée par Nordair à 22 000 000 \$. Mettons qu'on ne conteste pas ce chiffre-là. Celle de Nordair est de 24 000 000 \$ actuellement. On parle donc...

M. Tremblay: Combien?

M. Guy: Depuis qu'on a fait la fusion...

M. Tardif: Donc, on parle de valeur aux livres combinée de 46 000 000 \$. On parle d'actifs dans les deux cas de combien, M. le Président?

M. Guy: Additionné, cela doit faire au-dessus de 200 000 000 \$ d'actifs.,

M. Tardif: 200 000 000 \$ d'actifs de part et d'autre, à peu près 900 employés chez Quebecair, 1200 chez Nordair; un chiffre d'affaires prévu, fusionné, d'à peu près 300 000 000 \$. Plus que cela, quand même. Quebecair prévoit 180 000 000 \$ cette année et Nordair prévoit 200 000 000 \$ à peu près. Je m'excuse, 132 000 000 \$ chez Quebecair et 200 000 000 \$ chez Nordair; prévisions pour 1985. Je donne cela de mémoire.

M. Tremblay: Quebecair, c'est à peu près 80 % de Nordair, si je comprends bien.

M. Guy: Pas dans les actifs.

M. Tremblay: Non?

M. Tardif: Non, non, non.

M. Tremblay: Les actifs nets, c'est quoi?

M. Guy: Les actifs de Quebecair, c'est à peu près 105 000 000 \$ ou

110 000 000 \$.

M. Tardif: C'est cela.

M. Tremblay: Oui.

M. Guy: Les actifs de Nordair sont à...

M. Tardif: 125 000 000 \$ ou 130 000 000 \$.

M. Guy: La totalité des actifs de Nordair, c'est 110 000 000 \$.

M. Tardif: Les actifs de Nordair: 110 000 000 \$; Quebecair, à peu près 105 000 000 \$.

M. Tremblay: C'est pas mal pareil.

M. Tardif: Mais oui!

M. Tremblay: Comme les 22 % sont là-dedans, cela veut dire que les actifs de la Société québécoise des transports, compte tenu des 22 %, sont de quelque 60 % des deux compagnies.

M. Tardif: Si l'on veut.

M. Guy: En fait, les actifs de Quebecair consolidés, c'est 119 000 000 \$.

M. Tremblay: C'est plus élevé que ceux de Nordair.

M. Guy: Oui.

M. Tremblay: Ce sont les actifs nets?

M. Guy: C'est du côté de l'actif dans votre bilan, ce sont tous les actifs de la compagnie. Vous voulez savoir l'avoir des actionnaires?

M. Tremblay: Oui.

M. Guy: L'avoir des actionnaires de Nordair, c'est, au moment où on se parle, 24 000 000 \$.

M. Tardif: Quebecair, 22 000 000 \$.

M. Guy: C'est 21 949 000 \$...

M. Tremblay: 21 940 000 \$, pour Quebecair?

M. Tardif: 22 000 000 \$, Nordair.

M. Guy: Quebecair, c'est 19 000 000 \$.

M. Tremblay: D'accord. Merci.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Duplessis.

M. Ciaccia: Le ministre lui-même l'a avoué, on comprend la nécessité, le désir ou l'intérêt de la population des régions concernées d'avoir une fusion des deux compagnies. Je pense que les chiffres que vous avez montrés démontrent que ce serait une compagnie assez importante, qui aurait son siège social au Québec...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... qui aurait un nombre d'employés et un chiffre d'affaires assez imposants. La seule chose sur laquelle on n'est pas tout à fait d'accord, c'est le moyen que vous prenez pour y arriver.

M. Perron: C'est légal.

M. Ciaccia: J'espère que le gouvernement ne fait pas quelque chose d'illégal!

M. Perron: C'est parfaitement normal aussi.

M. Ciaccia: Il y a une différence entre la légalité...

M. Perron: C'est fait ouvertement.

M. Ciaccia: M. le Président, je crois qu'on avait une entente pour terminer à 21 h 30. Je dois aviser le ministre que le vol de Quebecair de 22 h 15 est assez ponctuel. Je voudrais m'assurer d'être à temps à l'aéroport pour...

M. Tardif: M. le Président, est-ce qu'il a sa réservation?

M. Ciaccia: J'ai ma réservation régulièrement le jeudi soir.

M. Tremblay: Si cela peut vous permettre de vous envoyer en voyage, on va ajourner nos travaux certain.

M. Perron: M. le Président, est-ce que le député de Mont-Royal me permettrait une courte question au ministre se rapportant à une question qu'il a lui-même soulevée tout à l'heure? (21 h 30)

Le Président (M. Marquis): M. le député de Duplessis.

M. Perron: M. le ministre, vous avez parlé tout dernièrement des procédures qui doivent être entreprises pour faire en sorte qu'une partie du capital-actions de Quebecair passe dans les mains des employés et des employées. Si je comprends bien, cela touche toute la gamme des employés de Quebecair, peu importe le milieu dans lequel ils travaillent. Est-ce que vous pourriez nous

dire les procédures globales que vous allez entreprendre là-dessus, d'une part, et d'autre part, quand vous irez vers cette procédure pour la vente d'actions aux employés de Quebecair?

M. Tardif: Alors, premier élément, M. le Président, c'est que la demande m'est d'abord parvenue de l'association des pilotes de Quebecair. Quant à moi, cependant, il n'y a aucune raison pour laquelle cela doit se limiter à une catégorie d'employés. Quant à la date, maintenant, je laisserais le président de la Société québécoise des transports à qui j'ai demandé de procéder le plus rapidement possible de nous dire ce que cela représente, le plus rapidement possible, dans ce domaine.

M. Guy: Dans un premier temps, on peut faire l'équivalent de ce que Nordair a fait, vendre les actions aux employés dans la compagnie qui contrôle Quebecair pour empêcher qu'on soit pris avec beaucoup d'actionnaires au même moment. Par la suite, lors d'une fusion, ils vont tous devenir propriétaires des actions de Quebecair. Mais, le temps ce serait... On tente de finaliser quelque chose comme cela, disons. Ce que le sous-ministre m'a demandé, c'est le plus vite possible. Disons que je n'aime pas dire quelque chose tant que je ne l'ai pas, mais vers la fin de juin, peut-être, quelque chose du genre.

M. Perron: D'accord. Si je comprends bien, M. le ministre, par le biais de votre président, ce qui est en train de se faire, c'est en fait de préparer tout le nécessaire pour transmettre aux employés de Quebecair toutes les informations nécessaires pour, par la suite, leur permettre de procéder s'ils le désirent. Il n'y a rien qui sera forcé dans tout cela,

M. Tardif: Non, non, non. Libre et volontaire.

M. Perron: Parfait. Merci.

Le Président (M. Marquis): Alors, est-ce que le programme 7, Transports maritime et aérien, éléments 1 et 2, est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que le programme 8, Transport aérien gouvernemental, élément 1, 2 et 3, est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que l'ensemble des crédits du • ministère des Transports, programmes 1 à 8, sont adoptés?

M. Ciaccia: Adopté.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Marquis): Adopté.

M. Ciaccia: Je voudrais remercier les membres de la Société québécoise des transports et de Quebecair qui ont voulu répondre à nos questions. Merci beaucoup!

M. Tardif: Moi aussi, M. le Président, je voudrais remercier les membres de cette commission, d'abord, vous-même, M. le Président, ainsi que le sous-ministre, l'équipe du ministère, les gens de la Société québécoise, la société des traversiers, Quebecair et tout. Je comprends maintenant pourquoi le député de Mont-Royal a demandé que les gens de Quebecair soient ici ce soir. Il voulait s'assurer que l'avion soit là et parte à l'heure. Merci.

Le Président (M. Marquis): La commission ajourne ses travaux à demain matin 10 heures, au même endroit.

(Fin de la séance à 21 h 34)