



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministères: Transports et Développement régional

Période: Janvier à juillet 1986

Le mardi 23 septembre 1986 - No 24

Président: M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Organisation des travaux	CAE-1229
Réponse déposée	CAE-1230
Engagements financiers	CAE-1230
Transports	
Juin	CAE-1230
Quebecair	CAE-1230
Mai	CAE-1243
Contrats de voirie	
Juin	CAE-1244
Avril	CAE-1247
Mai	CAE-1249
Haltes routières	CAE-1252
Juin (suite)	CAE-1254
Développement régional	CAE-1257
Juin	CAE-1257
Rendez-vous 87	CAE-1259
Juillet	CAE-1261

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Marc-Yvan Côté

M. Guy Chevette

Mme Louise Harel

M. Yvon Vallières

M. Robert Middlemiss

M. Jacques Brassard

* M. Pierre Michaud, ministère des Transports

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec

ISSN 0823-0102

Le mardi 23 septembre 1986

Vérification des engagements financiers

(Quatorze heures vingt-neuf minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux pour procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports pour les mois d'avril, mai, juin et juillet 1986, ainsi que de ceux du Développement régional pour les mois de janvier à juillet 1986.

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Richard (Nicolet) sera remplacé par M. Messier (Saint-Hyacinthe); M. Rochefort (Gouin) sera remplacé par M. Chevrette (Joliette); M. Vaillancourt (Orford) sera remplacé par M. Assad (Papineau). C'est tout, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Joliette.

Organisation des travaux

M. Chevrette: Je voudrais faire une remarque préliminaire et demander que l'on concrétise, si vous voulez, une certaine forme d'entente dont on a discuté en dehors de cette salle. Mme Harel commencerait avec ses dossiers: étant donné que nous sommes deux critiques face au ministre, on commencerait par Mme Harel qui a des obligations plus tard. Ensuite, suivrait la section voirie, avec votre humble serviteur. On terminerait par l'OPDQ, c'est-à-dire le développement régional. La discussion sur le développement régional devrait durer environ vingt minutes, une demi-heure, à la toute fin. Pour le reste du temps, ma consœur et moi allons nous entendre sans nous chicaner.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je suis à la disposition de la commission. On m'a convoqué pour étudier spécifiquement les engagements financiers qui apparaissent au cahier. Dans la mesure où l'on veut procéder à l'étude spécifique de chacun des engagements financiers, le ministre est prêt à répondre à toutes les questions, à la fois sur le bitume et sur

d'autres sujets qui sont consignés au cahier.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre.

M. Chevrette: En reconnaissant que la commission, même s'il y avait un quart d'heure de grâce, est un quart d'heure en retard; donc, elle devra filer jusqu'à 17 h 15, 17 h 20.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'ai pris des engagements pour 17 heures. Je ne veux pas être désagréable, mais j'ai des problèmes d'horaire assez importants. On verra. J'étais ici à 14 h 15 pour procéder, mais on ne se battra pas pour un quart d'heure, si c'est un quart d'heure.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, on ne va pas prendre un quart d'heure pour se chicaner pour avoir un quart de plus. Je pense que le ministre avait aussi un engagement pour être ici à 14 h 15, alors...

M. Côté (Charlesbourg): J'étais ici à 14 h 15.

Mme Harel: Le ministre n'a pas tout à fait les mêmes 14 h 15 que tout le monde. Si c'est possible, on va commencer. Je souhaite que le ministre reste quinze minutes de plus, à 5 heures, pour que nous puissions épuiser - non pas nos questions - tout simplement les quelques questions que mes collègues, Jacques Brassard, critique de l'Opposition en matière de développement régional, et le député de Joliette, critique en matière de voirie, ainsi que moi-même, en matière de transports, avons à poser au ministre. Nous avons pris un arrangement pour que ces engagements soient étudiés dans un cadre de trois heures. Nous aurions pu demander beaucoup plus. Je pense qu'il faut de la collaboration de part et d'autre.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, M. le Président, le propos de Mme la députée de Maisonneuve, je ne sais pas ce qu'il vise, mais la collaboration du gouvernement et du ministre en particulier a toujours été acquise dans les discussions précédentes. Que je sache, la commission nous avait convoqués à compter de 14 heures. Il y a un

contexte particulier qui fait que la commission a reçu des députés de la commission de transports d'Italie et c'est ce qui fait qu'il y a un certain retard. Dans ce sens, M. le Président, comme le disait fort à propos Mme la députée de Maisonneuve: C'est une querelle de procédure vaine et nous pourrions maintenant commencer. La rapidité des réponses peut peut-être permettre de reprendre les quinze minutes.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Avant de commencer l'étude détaillée de la section des transports, permettez-moi de rappeler les ententes conclues par le comité directeur: inviter le ministre des Transports et responsable du Développement régional; tenir une séance d'une durée de trois heures pour l'examen des engagements financiers du ministère des Transports et du ministre responsable du Développement régional; tenir la séance le 23 septembre 1986, de 14 heures à 17 heures et vérifier les engagements financiers des mois d'avril, mai, juin et juillet 1986. Y a-t-il d'autres questions?

Réponse déposée

Si vous me le permettez, il y aurait un autre point technique, c'est le dépôt de la réponse de M. le ministre des Transports concernant une demande formulée lors de la séance de vérification des engagements financiers du 29 mai 1986, engagement no 25, janvier 1986, expédiée aux membres le 6 juin 1986. Le dépôt est-il constaté? Cette procédure étant effectuée, Mme la députée de Maisonneuve.

Engagements financiers

Mme Harel: Merci, M. le Président. Nous n'entendons pas et nous ne pouvons pas modifier la nature des travaux que nous faisons cet après-midi, qui consiste à étudier des engagements financiers. Nous aurons certainement l'occasion, lors de la reprise de la session, le 21 octobre prochain, d'interpeller le ministre des Transports, soit à la période de questions en Chambre, soit lors d'une interpellation le vendredi ou à bien d'autres occasions. Nous considérons que c'est la première occasion que la commission parlementaire des transports a d'entendre le ministre sur ses engagements financiers et ce qui en découle.

Transports

Juin

Nous allons vous proposer d'examiner immédiatement l'engagement 109, contenu dans la liste des engagements du mois de juin 1986 et qui porte sur le "renouvellement

du contrat pour l'exploitation d'un service aérien pour desservir la Moyenne et la Basse-Côte-Nord."

Je vous disais, M. le Président...

M. Vallières: Question de règlement, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Richmond.

M. Vallières: Question de règlement, M. le Président. Je voudrais juste m'assurer que, si l'on procède de cette façon, en commençant par les engagements financiers du mois de juin, l'on convienne qu'à 17 heures, 17 h 15 tous les engagements auront été vérifiés. Autrement, est-ce qu'on ne devrait pas procéder mois par mois?

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il a été convenu - je crois que mon collègue de Joliette et leader de l'Opposition peut le confirmer - que nous abordions d'abord les engagements relatifs au transport, à la voirie par la suite, pour terminer avec le développement régional. Nous n'allons pas nous dégager de nos responsabilités et nous allons certainement, sans doute sur division, adopter ces engagements financiers à la fin de notre séance, mais nous allons procéder à l'étude dans un autre ordre que celui du calendrier.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que cela convient aux membres de la commission? Mme la députée de Maisonneuve, il s'agit de renouvellements de contrats au mois de juin 1986, à la page 125, engagement 109?

Quebecair

Mme Harel: Voilà. Nous pouvons lire "Renouvellement du contrat pour l'exploitation d'un service aérien pour desservir la Moyenne et la Basse-Côte-Nord, pour une période d'un an. Fournisseur: Société Quebecair Inc.; montant de l'engagement* 1 870 000 \$."

M. le ministre, j'ai pu vous faire distribuer ainsi qu'à vos collègues un document qui est le bilan que les employés de Quebecair font présentement de la desserte, pas seulement actuelle, mais à venir, de la Moyenne-Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord. Ce document se trouve à l'annexe A et le chapitre s'intitule "la Basse-Côte-Nord." Je ne vous en ferai pas la lecture - vous pourrez le faire - mais il est dit que les besoins de cargo pour la Basse-Côte-Nord ne pourront plus être adéquatement desservis faute d'un transporteur adéquat. La démonstration est faite que les besoins des gens de la Basse-Côte-Nord d'avoir un service aérien pour desservir de façon très régulière à la fois les passagers, le transport par cargo et le courrier ne pourront plus être satisfaits avec l'usage d'un

type d'avion qui s'appelle le Convair dont les soutes ne sont pas adéquates ni en fonction du poids, ni en fonction du volume pour desservir autre chose que des passagers avec quelques bagages.

Je voudrais savoir, M. le ministre, si ce contrat, qui a été renouvelé en juin dernier avec la société Quebecair, l'a été également avec les nouveaux acquéreurs. Est-ce le même montant d'engagement? Est-ce pour assurer le même type de services qui étaient assurés en juin? Je vous rappelle que le service au mois juin consistait en l'utilisation d'un transporteur qui permettait à la fois de répondre adéquatement aux besoins des passagers et aux besoins de ceux qui ont également à faire transporter des bagages comme service essentiel dans une région qui n'est desservie par aucun autre transporteur.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, Mme la députée de Maisonneuve avait raison de dire que nous aurons d'autres occasions de discuter du dossier de la privatisation de Quebecair. Je pense qu'on n'a pas besoin d'être devin pour s'attendre, à l'ouverture de la session le 21 octobre, à ce que l'Opposition fasse flèche de tout bois pour tenter de mettre en lumière quelques aspects de la privatisation de Quebecair. C'est le jeu de l'Opposition et c'est son droit le plus légitime que de prendre des moyens parlementaires pour tenter de poser des questions au gouvernement, et c'est le rôle du gouvernement d'y répondre.

Dans ce sens, je pense qu'on ne fait de révélation à personne en disant que le 21 octobre va être une belle journée et que j'anticipe, moi aussi, avec beaucoup d'agrément et de plaisir cette journée et les jours qui suivront quant au dossier de Quebecair du début à la fin. Effectivement, toute la lumière sur le dossier de Quebecair sera faite sur la place publique, de la même manière que le 31 juillet, au moment où nous avons annoncé la privatisation de Quebecair, nous avons mis sur la table l'ensemble des documents de cette transaction, y inclus le contrat passé avec les actionnaires de Nordair Metro.

Dans ce contrat, effectivement, il y avait la desserte de la Basse-Côte-Nord. Cela avait été passé et reconnu par un décret du gouvernement - c'est pour cela que vous avez un D en dessous du 958, cela signifie décret - pour 1 870 000 \$ quant à la desserte de la Basse-Côte-Nord. Il y a, à l'intérieur du contrat qui lie les actionnaires de Nordair Metro, nouveaux propriétaires, un contrat qui devra être respecté.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le ministre, l'engagement que nous retrouvons à la liste des engagements de juin porte sur un montant de 1 870 000 \$ pour un service qui ne sera plus celui sur lequel les gens de la Basse-Côte-Nord et de la Moyenne-Côte-Nord pouvaient compter.

Vous savez sans doute qu'il y aura maintenant raccordement par Convair et que le Convair, pour se rendre à Blanc-Sablon, à Natashquan et ailleurs, fera parfois de douze à quatorze heures de vol sans vérification, sans surveillance mécanique. On sait très bien quelles sont les conditions de météo dans cette région. On sait très bien que les besoins qu'expriment les gens de la Côte-Nord sont considérables en termes de desserte cargo et que les acquéreurs de Quebecair proposent - ils l'ont fait, d'ailleurs, en conférence de presse dont nous avons le communiqué ce matin même - une nouvelle façon de desservir la Basse-Côte-Nord qui ne permettra plus, de façon quotidienne, d'assurer ce que la population considère comme un service essentiel, car il ne sera plus offert que d'une façon hebdomadaire.

On sait très bien que les populations qui se déplacent n'arrêtent pas nécessairement. Elles sont reprises par d'autres types d'avions comme Propair qui les amènent vers d'autres destinations. Se déplacer comme passagers, voir le cargo une fois par semaine arriver à un autre moment et avoir à se déplacer à un autre moment vers une autre destination, c'est là des désagréments considérables pour les populations de ces régions.

La question est: Concernant cet engagement de juin, de l'ordre 1 870 000 \$, qui assurait un type de service pour lequel il y a eu un décret, en quoi vous êtes-vous assuré que le même type de service serait dispensé, ou avez-vous entériné les modifications que les acquéreurs de Quebecair ont rendues publiques et décidé d'offrir aux populations de ces régions?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.
(14 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un certain nombre de choses dont il faut tenir compte. Effectivement, on a vendu, on a un contrat de signé en bonne et due forme avec les nouveaux acquéreurs et j'ai eu, depuis ce temps, l'occasion de rencontrer à mon cabinet, il y a environ deux semaines, les représentants des cinq syndicats des employés de Quebecair. Notre discussion a débouché sur une rencontre du Comité de la privatisation qui s'est tenue vendredi dernier avec ces mêmes représentants de syndicats, avec M. Louis Laberge en plus et l'avocat représentant les employés de Quebecair.

Il y a une chose qui était très claire et

nous l'avons répétée vendredi dernier: La vente est faite et elle restera faite à moins que la Commission canadienne des transports n'en décide autrement. Les employés ont décidé de livrer bataille au niveau de la Commission canadienne des transports, d'après ce qu'on peut en lire à tout le moins dans les journaux et ce qui nous a été dit lors des rencontres. Cela, c'est leur droit le plus légitime.

Quant aux conditions du contrat, elles sont très claires, elles sont dans le contrat qui les lie maintenant. C'est cela, la base des discussions et de l'entente qu'il y a eu entre les actionnaires de Nordair Metro et le gouvernement du Québec. Elles sont là très présentes. J'ai fraîches à la mémoire les discussions de vendredi soir dernier où M. Louis Le Cap, commandant de bord à Quebecair, discutait effectivement d'un certain nombre de dessertes des différentes régions du Québec et en particulier de celle de la Basse-Côte-Nord. Lorsqu'on parlait dans un premier temps de ce que devait être la desserte de la Basse-Côte-Nord au plan des passagers, il y avait définitivement, lorsqu'on compare un Convair 580 et les appareils que vous avez achetés si gracieusement du Venezuela à l'époque, les 748, en termes de nombre de passagers, une amélioration quant à la possibilité d'utilisation par ceux qui veulent sortir de la Basse-Côte-Nord et de la Moyenne-Côte-Nord. Donc, c'est assez clair: pour le service des passagers, il y a, quand on compare les deux types d'appareils, une amélioration quant à la possibilité du service à offrir à la population, aux individus qui sortent de la Basse-Côte-Nord et de la Moyenne-Côte-Nord.

Après, cela devient une bataille de spécialistes qui disent: On est bien mieux de sortir tant de passagers et de sortir dans le même appareil le cargo que de sortir les passagers avec un appareil et de sortir le cargo avec un autre appareil qui, compte tenu des conditions de brume qui sévissent dans ces régions, ne pourra peut-être pas y aller aussi régulièrement qu'on l'aurait souhaité. Cela fait des si et des brouillards.

La compagnie actuelle a décidé de donner le service d'une manière différente de la précédente, de la même manière que nous l'envisageons chez nous au ministère des Transports quant à la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord et de la Moyenne-Côte-Nord parce que nous sommes actuellement dans une phase préparatoire de négociations quant à la desserte maritime. Nous nous posons effectivement toute une série de questions. On se demande si on ne devrait pas, demain matin, dans la mesure où on va en appels d'offres publics quant aux transporteurs, faire une distinction très nette entre ce qui est le cargo, sur le plan maritime, et ce qui est le passager. Cela peut donner des résultats fort intéressants.

Quant à la compagnie qui, actuellement, a décidé de faire la desserte au plan des passagers par un type d'avion et de faire la desserte de cargo par un autre type d'avion, elle a un contrat entre les mains qui l'oblige à faire cette desserte. À la suite des réunions que nous avons eues vendredi soir dernier avec les représentants des employés de Quebecair qui nous ont mis sur la table un certain nombre de dossiers ou de problèmes, nous avons commencé dès hier avec nos représentants à vérifier avec les nouveaux propriétaires de Quebecair l'exactitude de certaines affirmations contenues dans le document des employés. Nous avons fait cette vérification hier en fin de journée et aujourd'hui.

Aujourd'hui, les actionnaires, les nouveaux propriétaires donnaient une conférence de presse pour dire un certain nombre de choses. Dans les prochains jours, nous serons donc en mesure de poser un diagnostic sur l'état du respect de la convention qui nous lie aux nouveaux propriétaires et, dans la mesure où une action du gouvernement s'avérerait nécessaire auprès des nouveaux propriétaires quant au respect de l'entente qui nous lie avec eux, nous le ferons, mais à la lumière des échanges et des informations que nous avons présentement, puisqu'il semble bien que la vérité ne soit pas que d'un seul côté. À titre d'exemple, prenons ce que le **Journal de Québec** et le **Journal de Montréal** d'hier révélaient. Une grosse "balloune" de 21 000 000 \$, c'est maintenant rendu ce matin en petite manchette à quelque chose qui ressemble à 500 000 \$. Le journaliste qui s'est servi de cela pour faire une nouvelle n'était pas précisément informé, je pense, ni par les actionnaires de Nordair Metro ni par le gouvernement.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Merci, M. le Président. Merci, M. le ministre, de nous donner l'occasion de discuter de cette question. Vous venez vous-même d'en faire état et vous comprenez qu'il est tout à fait légitime que nous en discutons.

M. Côté (Charlesbourg): Posez toutes les questions que vous voulez sur Quebecair, madame. Ne vous sentez pas lésée.

Mme Harel: Donc, vous dites que vous faites le point sur l'état du respect de la convention qui vous lie comme vendeur à l'acheteur qui est actuellement administrateur de Quebecair. Dans cette convention qui vous lie et qui s'intitule "Offre d'achat finale des actions de Quebecair par Gestion Conifair, Nordair, Avitair et Placements CMI", nous pouvons

lire notamment que le gouvernement s'engage à reconduire pour les années 1987 et 1988 le contrat pour la desserte de la Moyenne-Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord et reconnaît que les acheteurs feront cette desserte selon leur plan de redressement.

C'est donc dire, quand vous nous parlez du respect de la convention que vous avez signée, que vous l'avez signée en respectant le plan de redressement que l'acheteur voudra bien mettre en place. J'imagine que, pour vous, ce qui se passe dans cette région de la Moyenne-Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord, c'est ce que vous en connaissiez déjà puisque vous avez signé une convention dans le sens que vous vous engagiez à reconduire le contrat d'engagement, que nous retrouvons ici en juin, selon le plan de redressement de l'acheteur.

M. le ministre, vous avez dit que c'était conclu. Est-ce bien le cas? Vous nous avez dit: Cette vente est conclue, sauf qu'elle doit être entérinée par la Commission canadienne des transports. Doit-on conclure alors que cette vente est signée et qu'il y a eu clôture pour l'achat et la vente des actions? Comme vous le savez, il y a toujours dans tout contrat une date de clôture. Cette date de clôture était prévue à trente jours après la remise des états financiers. Est-ce qu'on peut penser qu'il y a eu signature et qu'il y a maintenant une date de clôture qui peut nous être révélée?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je voudrais préciser un certain nombre de choses. D'abord, il n'y a pas eu clôture à ce jour.

Mme Harel: Il n'y a pas eu clôture?

M. Côté (Charlesbourg): Comme je vous le disais tout à l'heure, la volonté du gouvernement était très claire. Nous avons décidé, après analyse, de vendre Quebecair aux actionnaires de Nordair Metro. Cette vente s'est faite et elle se terminera par la clôture.

Il reste un élément dans le décor; c'est celui de l'approbation par la Commission canadienne des transports. D'après ce qu'on apprend dans les journaux des derniers jours du moins, des employés ont décidé d'aller livrer une bataille devant la Commission canadienne des transports. Je l'ai dit tantôt: C'est leur droit le plus légitime. Quant à nous, nous poursuivons notre action en respectant la lettre et l'esprit du contrat qui nous lie avec les nouveaux propriétaires et nous allons continuer dans ce sens.

Quant à la desserte de cette région, nous n'avons pas de cachette à ce chapitre. La plus belle preuve en est que vous avez entre les mains le contrat qui a été lui-

même rendu public et qui nous lie aux nouveaux acquéreurs. Donc, dans le dossier de Quebecair, sentez-vous bien à l'aise de poser toutes les questions qui vous viennent à l'esprit. Chez nous, il n'y a rien à cacher et on n'est pas intéressé à cacher quoi que ce soit, non plus. La franchise du 31 juillet nous a dit qu'il y avait des conséquences à la vente de Quebecair sur certains corps d'emplois au niveau de Quebecair. Nous ne l'avons pas caché et, si jamais besoin s'en fait sentir, si vous voulez obtenir les bandes d'enregistrement de cette conférence de presse, je suis prêt à les mettre à votre disposition.

C'est clair et nous ne l'avons jamais caché: il y a des conséquences, forcément il y a des conséquences. Lorsqu'au début de juillet le président-directeur général de Quebecair est venu me rencontrer à mon bureau pour me dire: Je veux l'application du décret gouvernemental, il reste 8 000 000 \$ et je voudrais que le gouvernement me verse les 8 000 000 \$ de façon à ce qu'on puisse finir l'année, c'était clair que, à ce moment, tous ceux qui, en Père Noël, se déguisent et se promènent dans le décor pour dire qu'on était sur la voie d'un équilibre financier ou d'une amélioration tellement sensible qu'on pouvait rentabiliser Quebecair ont oublié un certain nombre de choses qui sont très claires et qui ont été clairement démontrées: dans le dossier de Quebecair, nous perdions, depuis le début de l'année, 1 000 000 \$ en moyenne par mois, ce qui signifiait, sur une base annuelle, une perte d'environ 12 000 000 \$. Cela est la vérité toute crue.

Maintenant, dans le contrat, puisque vous parlez de desserte maritime de la Basse-Côte-Nord, vous aurez certainement remarqué, et c'est très clair, en tenant compte du décret gouvernemental - qui peut être appliqué ou ne pas être appliqué: c'est la volonté gouvernementale - nous avons pris des précautions de nous faire garantir par le gouvernement, comme responsable de Quebecair, un montant de 1 870 000 \$ qui devait servir à payer et à compenser certaines pertes au niveau de la desserte de la Basse-Côte-Nord.

Mais il y a une petite clause dans le contrat en vertu de laquelle maintenant il faut négocier avec les nouveaux actionnaires la desserte de la Basse-Côte-Nord. Et pour votre information, nous avons commencé à négocier, nous avons déjà eu une rencontre, nous en aurons une autre vendredi. Il n'y a pas de contrat signé spécifiquement quant à la desserte de la Basse-Côte-Nord, de la même manière qu'il n'y en a pas, non plus, de signé quant à l'entretien des CL-215 puisque nous négocions les deux dossiers en même temps.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: C'est intéressant, M. le ministre. Si je comprends bien, vous négociez encore. Tantôt, vous disiez avoir rencontré des employés et vous nous faisiez part qu'il y avait des conséquences. Est-ce que les conséquences sur l'emploi, qui ont été portées à votre attention vendredi, sont celles que vous aviez convenues avec les acheteurs de Quebecair, les actuels acquéreurs? Vous disiez tantôt: Le vendeur entend respecter la lettre et l'esprit de ce contrat. Est-ce que vous considérez que les acheteurs actuels de Quebecair respectent la lettre et l'esprit du contrat en ce qui a trait aux emplois? Vous nous dites: Il y avait des conséquences sur l'emploi, on ne l'a jamais caché. Ces conséquences que vous nous dites n'avoir jamais cachées sont-elles celles qui sont maintenant portées à votre connaissance?

M. Côté (Charlesbourg): Mme la députée de Maisonneuve, dans la conférence de presse du 31 juillet dernier, je me souviens personnellement d'avoir dit qu'il y avait deux corps d'emplois qui subiraient des effets de la privatisation: les pilotes et les agents de bord. Allez voir dans les déclarations, allez voir au texte même de cette conférence de presse. Dès ce moment, nous l'avons clairement dit. Effectivement, à ce niveau, il y a des effets.

Mme Harel: Sont-ils ceux que vous aviez prévus?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une autre question, que nous pourrions débattre éventuellement. Ce qui est très clair, c'est que, même à ce moment, nous avions dit: Il y a une période d'ajustement nécessaire durant laquelle tout le monde doit collaborer à maintenir la qualité de Quebecair. Bien sûr, on entend dire beaucoup de choses sur les nouveaux actionnaires de Quebecair, mais je n'ai encore vu personne parmi les actionnaires de Quebecair être aux commandes d'un Boeing 737 et je n'ai encore vu personne des actionnaires de Quebecair mettre des bagages dans les soutes à bagages. Je n'ai encore vu personne. Cela, c'est de la qualité de service. C'est de la qualité de service à ce niveau-là. (15 heures)

J'entends rire, mais peut-être que je puis vous rappeler ce qui est arrivé aux Îles-de-la-Madeleine, vendredi. L'équipage qui devait aller chercher les gens des Îles-de-la-Madeleine est tombé malade et l'équipage de relève aussi, de telle sorte qu'il n'y a pas eu de desserte aux Îles-de-la-Madeleine dimanche pour les citoyens, quand on parle de qualité de service. Il semble que cela arrive dans le domaine de l'aviation, une seule fois par dix ans. Bravo! Bingo! On est chanceux! On est maintenant clair pour dix

ans.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, M. le ministre, je suis convaincue qu'on a porté à votre connaissance que, sur les 391 mises à pied actuelles reçues par les employés de Quebecair, à peine 82 postes ont été ouverts - et non pas offerts - à ces employés à la condition qu'ils démissionnent d'abord de Quebecair au cas où éventuellement les activités pourraient reprendre. On ne sait jamais, si la Commission canadienne des transports n'entérinait pas la transaction, d'une part. En plus d'avoir à démissionner, dans le cas, par exemple, des agents de bord, Nationair s'engageait à acheter des DC 8. Vous nous disiez tantôt qu'il y avait des négociations sur les CL-215, est-ce qu'il y a des négociations également sur la vente des DC 8?

Il semble évident, maintenant, avec les déclarations qui sont faites par Nationair, que Nationair ne serait plus intéressée à se porter acquéreur, comme cela était le cas lors de l'offre, de ces DC 8. Elle les louerait d'une entreprise américaine qui en ferait l'acquisition et ne se sentirait plus liée par cet engagement de transférer l'entretien de ces DC 8 de Washington à Montréal au CP pour faire de l'emploi ici. C'était, d'ailleurs, un désavantage, disait-on, de cette privatisation. Nationair, plus encore, engage des agents de bord mis à pied par Quebecair à la condition qu'ils démissionnent, d'une part, et que, d'autre part, ils offrent leurs services à une sorte d'"office overload". Parce que Nationair ne les engage pas directement, elle loue les contrats d'une compagnie de service qui loue les contrats de ces personnes. Est-ce que c'étaient les conséquences sur l'emploi que vous aviez prévues?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai eu l'occasion, hier matin, à la suite de notre rencontre de vendredi soir, d'avoir personnellement des discussions avec les nouveaux propriétaires de Quebecair. Dans un cas particulier, celui de Nationair, j'ai très clairement signifié aux nouveaux actionnaires que le contrat qui nous liait était avec les actionnaires de Nordair Metro et que c'est eux qui étaient et qui devaient être responsables de ce qui se passait.

À ce propos, les nouveaux actionnaires devaient entrer en communication avec le propriétaire de Nationair pour avoir certains éclaircissements de telle sorte qu'à la lumière des faits qui nous sont transmis, à la lumière des informations que nous possédons

et à la lumière du contrat qui nous lie, bien sûr, il va y avoir très prochainement une rencontre de mise au point des liens contractuels qui nous lient, le gouvernement du Québec et les nouveaux propriétaires de Quebecair. Il y aura, à ce moment-là, la mise sur table d'un certain nombre de choses qui, effectivement, ne correspondent pas au contrat. Mais à l'époque, on nous avait dit que c'était aux alentours du 15 octobre que nous pourrions avoir une bonne idée de ce qui allait se passer. Le moment venu, nous allons avoir la rencontre avec les actionnaires et nous allons mettre sur la table ce qui, à nos yeux, ne correspond pas à l'esprit et à la lettre de l'entente que nous avons signée avec les nouveaux propriétaires.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Vous avez fait vous-même référence à ces réclamations que nous avons pu lire dans les journaux que les actuels acquéreurs de Quebecair ont fait parvenir au gouvernement et à la Société québécoise des transports.

À la lecture de la transaction, nous retrouvons une disposition qui prévoit que le gouvernement, le vendeur en l'occurrence, a dix jours à partir de la réception de cet avis de réclamation... L'avis n'est pas que dans l'esprit ou dans l'imagination d'un journaliste. La réclamation existe bien. C'est une réclamation pour non-divulgaration d'un contrat d'équipement de 6 750 000 \$, dans le cas des "hush kits" qui sont des silencieux qui vont sur des appareils DC 8. C'est une réclamation qui peut aller jusqu'à un montant de 20 000 000 \$, dans le cas de la non-exactitude d'une liste de contrats de nolisement.

Les acquéreurs de Quebecair ont envoyé hier un Telbec qui est à la disposition de tout le monde, donc à celle de l'Opposition également, pour signaler que, dans le cas des contrats de nolisement avec les agences de voyage, tout cela pourrait résulter finalement en une réclamation de 500 000 \$ à 1 000 000 \$, mais pas un mot sur la réclamation de 6 750 000 \$ pour le contrat d'équipement des "hush kits".

M. le ministre, vous avez certainement reçu cette mise en demeure le 7 août dernier, une semaine après la transaction. Vous aviez dix jours pour contester les allégations qui se trouvaient dans cette mise en demeure, notamment allégations de non-divulgaration de ce contrat d'équipement dans le cas des "hush kits". J'imagine que vous avez réagi dans les dix jours, comme il est prévu. En cas de défaut de réagir dans les dix jours, le contrat prévoit qu'il y a acquiescement du montant apparaissant dans l'avis. J'imagine que vous avez donc réagi en

contestant, cela va sans dire, cette allégation de non-divulgaration. Est-ce que vous pouvez nous confirmer que c'est le cas?

M. Côté (Charlesbourg): Vous pouvez être rassurée, ma chère dame, parce que, effectivement, comme vous le dites si bien, le gouvernement a pris ses responsabilités et a signifié, dans les délais prescrits, aux nouveaux actionnaires que le gouvernement du Québec n'avait aucune responsabilité, à la fois dans les "hush kits" et au niveau des engagements quant au nolisement. Fait assez particulier, merci, s'inspirant d'une disposition adoptée par le conseil d'administration de Quebecair, certains individus, entre le 28 et le 31 juillet, au moment où tout le monde était au fait que la vente de Quebecair était imminente, ont pris soin, comme dans le cas de l'engagement de certains employés bien sûr, à la fois de signer des contrats et d'engager certaines personnes à Quebecair. De telle sorte que, pour les acquéreurs arrivant aux commandes de Quebecair le 1er août, c'était une surprise. Pour nous, ce n'en était pas une puisque, dans la dernière ronde de négociations, les gens avaient été informés. Bien sûr, lorsque, le 7 août, on a reçu de beaux petits papiers qui poursuivaient le ministère, le gouvernement pour 21 000 000 \$, on s'est dit: Qu'est-ce qu'on a fait qui n'est pas correct? On sursaute de la même manière que tout le monde a dû sursauter hier matin en voyant cet article qui était gonflé par une volonté autre que celle de dire la vérité. Effectivement, hier après-midi, les nouveaux actionnaires ont dit: Quant à nous, sur le nolisement, c'est une facture qui pourrait peut-être se solder entre 500 000 \$ et 1 000 000 \$. Quant à nous, on ne doit pas un sou. Quant à nous, c'est très clair, on ne doit rien.

Quant aux "hush kits", le texte même de la déclaration des nouveaux acquéreurs est suffisamment clair pour que ce soit clair parce qu'il est silencieux.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Merci, M. le Président. C'est donc dire que vous avez, dans les dix jours de la réception de cet avis, fait connaître votre position par écrit. Je vois que peut-être certains de vos collaborateurs ont la copie de cette opposition à la réclamation. Si tant est que vous le jugiez utile pour nous, ce serait intéressant si vous nous en fassiez parvenir une copie, dans cette entreprise d'extrême franchise qui est faite sous le signe de Quebecair, nous avez-vous dit précédemment.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ma chère dame, les engagements que nous avons étudiés et les crédits que nous avons étudiés, de part et d'autre, depuis notre arrivée au pouvoir n'ont jamais rien voulu vous cacher et ont répondu aux questions que vous avez soulevées. Vous demandez: Est-ce qu'on pourrait déposer devant cette commission des documents qui nous éclaireraient quant aux interventions du gouvernement du Québec dans ce cas particulier? Je ne les ai pas entre les mains parce que je venais étudier des engagements financiers, me doutant bien - puisque, comme bien des gens, j'ai pu prendre connaissance des journaux de ce matin - qu'il pourrait y avoir quelques questions sur Quebecair. Je vais me procurer les documents nécessaires que je pourrai à la fois vous faire parvenir directement et déposer à la commission.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le ministre est absolument incorrigible avec son "ma chère dame". Je suis, comme les autres collègues, une députée et la députée de Maisonneuve.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux être gentil, c'est tout.

Mme Harel: C'est trop.

M. Côté (Charlesbourg): Vous me corrigez, Mme la députée, et j'en prends note.

Mme Harel: C'est donc dire que vous n'avez pas donné lieu à la nomination d'un vérificateur arbitre, comme il est prévu à la transaction en cas de désaccord entre le vendeur et les acheteurs. On doit comprendre, par vos propos, que vous considérez n'avoir aucune responsabilité à l'égard à la fois des contrats de nolisement et des contrats d'équipement, que la réclamation de 21 000 000 \$ réduite à 1 000 000 \$, vous n'entendez pas y donner suite, même pas à la réclamation de 500 000 \$. Est-ce bien le cas? C'est ce qu'on doit comprendre. Dire qu'on n'a aucune responsabilité, c'est...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que vous devez comprendre, c'est que nous disons que nous n'avons aucune responsabilité. Si Nordair Metro, en fin de compte, prétend que nous avons des responsabilités... C'est parti de 21 000 000 \$; puisque cela nous avait été signifié en termes de 21 000 000 \$, et ils en sont rendus aux alentours de 500 000 \$, ils ont fait beaucoup de chemin.

Ce que je vous dis, c'est que dans la mesure où ils prétendent qu'on a toujours une facture de 500 000 \$ il y a, aux fins du contrat, des arbitrages de prévus. On va s'asseoir autour de la table et ils vont devoir nous prouver qu'on leur doit cela effectivement. Selon nos propres expertises d'avocat, on ne doit rien. C'est cela la vérité et je m'engage à vous les donner si vous les voulez.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, je crois que tout cela est dans l'intérêt de ceux et celles qui à Quebecair espèrent des jours meilleurs pour eux-mêmes et espèrent que la situation plutôt que de se détériorer peut aller en s'améliorant. C'est, il faut le comprendre, notre propre préoccupation, à nous.

M. le ministre, je ne peux pas, à ce moment-ci, ne pas relever une affirmation que vous avez faite, en ce sens que vous aviez dit qu'il y avait des conséquences, que c'était inévitable, que ces conséquences allaient être plus graves pour les pilotes et les agents de bord. Je me le rappelle, au moment de la conférence de presse pour annoncer cette transaction, vous avez dit qu'il y avait entente, que CP Air avait pris l'engagement "d'atteindre une proportion de pilotes québécois égale à la proportion de la population du Québec par rapport au Canada". Cela avait été écrit. Vous parliez de pilotes francophones. Quand on lit la lettre de CP, ce sont des pilotes québécois. Il y a bien des façons d'être québécois, évidemment.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des anglophones au Québec aussi, vous savez.

Mme Harel: Cela a été, d'ailleurs, parmi les avantages que vous releviez, je crois, pour vos collègues du Conseil des ministres, lors de la présentation des deux transactions, l'engagement de CP d'accorder la priorité d'embauche aux pilotes de Quebecair mis à pied. C'était là les avantages que vous transmettiez à vos collègues au Conseil des ministres. "CP Air s'engage à atteindre une proportion de pilotes québécois égale à la proportion de la population du Québec par rapport au Canada, de même qu'à accorder la priorité d'embauche aux pilotes de Quebecair mis à pied." Qu'en est-il?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): La manière dont Mme la députée pose la question...

Mme Harel: Faites un dépôt de document.
(15 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Vous pouvez y aller, on peut en déposer des documents, ma chère dame, sans aucun problème. Mme la députée. J'ai des revers qui sont difficiles à corriger.

Effectivement, au moment où nous avons annoncé la vente de Quebecair, il y avait des lettres signées des autorités de Nordair et de CP Air, l'intention ferme d'engager un nombre de pilotes qui correspond à la population du Québec. Si c'est 25 %, vous aurez compris que sur les 25 - il reste encore quelques anglophones au Québec - ce n'était pas exclusivement des pilotes francophones.

Il est intéressant de voir l'évolution de ce dossier. À ce que je sache, jusqu'à ce moment-ci, les intentions sont toujours présentes et il y a eu, effectivement, un certain nombre de démarches pour en arriver à l'engagement d'un certain nombre de pilotes. Mais vous n'êtes pas sans ignorer - du moins les personnes qui vous informent - l'existence de la CALPA. Dans la mesure où demain matin la CALPA autorise l'engagement de pilotes de Quebecair, il y aura un très long bout de chemin de fait à ce niveau. J'imagine que dans les rencontres privilégiées que vous pouvez avoir, qui sont de la même nature que les nôtres puisque les arguments sont les mêmes de part et d'autre et les faits aussi, on a dû vous dire qu'au niveau de la CALPA il y avait des problèmes à résoudre et que tout le monde travaille actuellement à tenter de les régler. Je sais qu'encore hier les autorités de Nordair Metro étaient en contact avec M. Carthy, de CP Air, qui discutait précisément de ces choses. Dans la conférence de presse tenue à Montréal, ce matin, et à Québec, en début d'après-midi, il y avait peut-être même des nouvelles à cet effet, mais je ne le sais pas, je n'ai pas eu le temps de voir les documents.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je me rappelle l'étude des crédits - vous nous disiez de suivre quasi au jour le jour l'expérience d'intégration d'EPA, Eastern Provincial Airways - cette commission parlementaire où vous nous disiez qu'heureusement d'autres avaient fait des expériences avant nous, même si elles avaient été mauvaises. Ces expériences pourraient nous servir à ne pas commettre les mêmes erreurs. On sait que les pilotes de CP Air ont accepté d'intégrer ceux d'Eastern et de Nordair qui a fusionné avec CP. Ils refusent de le faire pour les pilotes de Quebecair.

Comme gouvernement, quelles sont les

garanties de la part de CP que vous pouvez faire valoir à l'appui de l'engagement que vous preniez, de l'annonce que vous faisiez également d'une embauche de pilotes québécois? Vous disiez dans le communiqué... M. Jean-François Normand, c'est de votre cabinet? M. Jean-François Normand - son nom est donné, pour information et source - disait, cela s'intitulait: Embauche de pilotes québécois: Les Lignes aériennes Canadien Pacifique Ltée se sont engagées à embaucher, selon leurs besoins, les pilotes mis en disponibilité et cela en respectant la proportion démographique.

Quelles sont les garanties que vous avez? Est-ce qu'il y a des garanties contractuelles? Est-ce qu'il n'y a que des garanties verbales? Est-ce que vous pouvez les faire valoir, à ce moment-ci, ou si cette offre se révèle non fondée, inexacte et finalement trompeuse pour les pilotes de l'air?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Votre conclusion, dans ses derniers éléments, me paraît très prématurée, madame, très prématurée. Ai-je besoin de vous rappeler qu'au moment de l'annonce, le 31 juillet, nous avons dit que cela prendrait un certain temps pour être capables de bien situer l'ensemble du dossier, de façon qu'il soit réglé et que les ficelles soient bien attachées. Nous en sommes, aujourd'hui, à une semaine avant la fin de septembre, le moment fixé le 31 juillet était approximativement autour du 15 octobre. Comme vous voyez, tout coïncide très bien, une semaine juste avant l'ouverture de la session. Je ne vous le cacherai pas. Nous avons encore du temps devant nous quant au respect des échéances que nous nous sommes fixées. Je vous remercie d'allumer encore davantage de lumières à ceux qui ont la responsabilité de faire respecter l'entente intervenue entre les actionnaires de Nordair Metro et le gouvernement et c'est ce à quoi nous travaillons actuellement. Bien sûr, vos questions sont là. D'ailleurs, elles sont les mêmes que nous ont posées les pilotes et les autres représentants des employés de Quebecair au moment où nous les avons rencontrés. Nous nous y attaquons actuellement et Dieu sait que nous avons un certain nombre de moyens à notre disposition. Lorsque je parle de négociation de CL-215, de desserte de la Basse-Côte-Nord et lorsque je parle de pressions sur Nationalair, ce sont des messages qui sont très clairs, que je dis aujourd'hui ici et que j'ai dit aussi à ceux avec qui nous avons signé. Quant à nous, ce que nous avons signé, nous allons le respecter. Dans la mesure où nous n'avons pas erré dans certaines clauses du contrat, la

partie qui a signé avec nous devra aussi respecter le contrat qu'elle a signé.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Joliette.

M. Chevette: M. le ministre, vous semblez faire une sortie identique à celle qu'a faite votre collègue de l'Énergie après s'être laissé bernier par Ultramar pour les employés de Gulf. C'est a posteriori que vous semblez tout offusqué du fait qu'actuellement il y ait des employés qui se voient sur une branche avec un contrat plus ou moins respecté. Mais le 15 octobre sera la date à laquelle vous pourrez faire le point peut-être plus précisément.

Il m'apparaît qu'au Québec, depuis au moins 25 à 30 ans, l'économie des lois du travail fait en sorte que lorsqu'on change d'employeur les employés suivent. Est-ce que ce serait une nouvelle mode de pratique que le gouvernement institue pour déroger à l'économie - j'ai bien dit à l'économie des lois du travail du Québec - et faire en sorte qu'en privatisant les employés aient le bec à l'eau? Il réapparaissait que votre priorité était de créer des emplois et non pas de créer des chômeurs.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): La question du député de Joliette me rend ambivalent quant à ma réponse dans le sens que, si elle était posée par quelqu'un qui n'a pas une expérience du travail, je me dirais: Oui, effectivement, cette question peut être posée par quelqu'un qui n'a pas vécu le système des relations du travail au Québec. Or, connaissant l'expérience du député de Joliette dans le domaine des relations du travail...

M. Chevette: Cela ne relève pas du code. J'ai parlé de l'économie des lois du travail. J'ai pris la peine...

M. Côté (Charlesbourg): Je m'étonne qu'il ne soit pas fait mention que ces employés sont sous la responsabilité du code fédéral.

M. Chevette: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'économie de cette loi-là qui doit être appliquée dans ce cas. C'est celle-là qui est prévue.

M. Chevette: Mais j'aurais pu utiliser l'exemple de Gulf où il y a eu des mises à pied. Pourtant, on avait l'assurance que les emplois ne sauteraient pas. J'aurais pu parler du Manoir Richelieu où il y a eu

privatisation, d'une certaine façon; les employés étaient couverts par le Code du travail et ils n'ont pas retrouvé leur "job". J'ai parlé de l'économie des lois du travail dans votre système de privatisation, sachant pertinemment que les gens de l'air relèvent du code fédéral comme les gens du sucre. J'aurais pu en énumérer d'autres. Je le sais par cœur. Je l'ai même enseigné, pour votre information. Ce que je veux expliquer, c'est ceci. Depuis quand un gouvernement, dans ses transactions, ne se soucie-t-il même pas du respect de l'économie des lois du travail québécoises stipulant qu'il y a un transfert de l'actif et du passif? Vous transférez, semble-t-il, le passif, mais vous vous souciez très peu de l'actif.

Deuxième chose, que répondez-vous à un gars de Sept-Îles qui vous dit ceci: Je fais partie d'une région excentrique, marginale. C'est peut-être vrai que Quebecair a 12 000 000 \$ de déficit annuellement, mais cela ne donne pas le droit à un gouvernement de ne pas payer aussi pour mon transport, le seul transport en commun que j'aie, alors que le même État verse des millions aux grands centres urbains en transport en commun. Que répondez-vous à ce gars de Sept-Îles?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, il y a deux préoccupations dans la question du député, soit celle des emplois qui, effectivement, était au cœur des transactions et des discussions que nous avons eues. Dans des rapports que m'ont soumis des gens de la Société québécoise des transports qui suivent quotidiennement l'évolution du dossier... Dieu sait que la Société québécoise des transports, c'est la société qui était propriétaire de Quebecair et qui a suivi son évolution de par la volonté gouvernementale au cours des dernières années et qui a un grand intérêt au dossier. Au 19 septembre - ce sont des chiffres, on peut toujours jouer avec des chiffres, finalement - nous avons à ce moment-là, lorsque nous avons vendu, une préoccupation qui, effectivement, se traduisait par un nombre d'emplois qui seraient perdus dans cette transaction mais aussi un certain nombre d'emplois qui seraient par la suite créés. Je ne l'ai pas caché non plus à la presse, qui s'informait de ce qui se passait, lorsque le chef de l'Opposition a fait état - et peut-être même Mme la députée de Maisonneuve à ce moment-là - de la perte de 381 emplois sans dire qu'il pourrait y avoir création d'autres emplois. Quand on a parlé des pilotes, lorsqu'on a parlé des agents de bord, on a toujours dit qu'il y aurait des postes, et qu'il y aurait des postes qui seraient moins rémunérateurs. Il y en aurait donc qui ne seraient pas engagés au même niveau et cela, on ne l'a pas caché; cela a toujours été très clair.

Nous finalisons la période où il y a effectivement des mises à pied et où il y a un certain nombre de réengagements. Mme la députée faisait état de 80 et quelques emplois. C'est la même liste que nous ont fournie les syndicats des employés de Quebecair vendredi soir. On est informé que d'autres emplois vont bientôt être offerts aux différents employés et que, globalement, il y aura un nombre d'emplois assez substantiels de créés par rapport à ce qui a été éliminé. Ce ne sont pas, effectivement, des emplois de même niveau, mais 12 000 000 \$ de déficit par année, 12 000 000 \$ de déficit par année... C'est là le choix fondamental que nous avons entre votre pensée et la nôtre. Finalement ce sont des pensées qui ont été largement étalées au public. Notre philosophie à nous était que le gouvernement ne devait plus - et ne pouvait plus - continuer dans cette voie. Nous avons effectivement décidé de privatiser Quebecair pour éliminer ce genre de subventions qui venaient gruger le budget de l'État. Votre philosophie est tout autre, et c'est votre choix le plus légitime. Quant à nous, c'est cela. Et forcément, si quelqu'un doit se porter acquéreur et diriger demain matin le nouveau Quebecair, s'il le fait à déficit de 12 000 000 \$ par année, il n'y a pas grand-chose qui fonctionne. Il faut nécessairement qu'il y ait une rationalisation. Et, dans les négociations mêmes avec les employés qu'a eues Fernand Lalonde, on parlait à l'époque d'un certain nombre d'emplois qui, dans la proposition des employés, seraient touchés, sans être capables de déterminer quels seraient les emplois qui seraient touchés. J'ai cela à la mémoire, puisqu'on l'a suivi de très près. Cela est la première partie de la réponse.

La deuxième - et vous touchez effectivement un point sensible - l'individu de Sept-Îles qui s'interroge sur la qualité des services alors qu'on donne effectivement, en termes de transport en commun, des sommes assez importantes. Quant au transport en commun - qu'on regarde les bateaux traversiers - c'est le gouvernement qui, dans certains cas, de par des subventions, allège le coût unitaire des passagers ou des voitures. C'est clair qu'il y a une responsabilité gouvernementale, et c'est pour cela que dans, le cas de la Basse-Côte-Nord et de la Moyenne-Côte-Nord, il y a un programme, un décret qui permet de négocier avec l'entrepreneur certains coûts supplémentaires, de façon que ce ne soit pas l'usager qui en paie les frais. Dans le cas de Sept-Îles, nous verrons à l'exercice très prochainement, lorsque nous ferons l'analyse dans chacun des cas, ce que nous pouvons faire.

Mais j'ai aussi frais à la mémoire ce soir du 8 avril 1986, où je suis allé rencontrer les représentants de la Chambre

de commerce de Rimouski, et qu'un individu dans le fond de la salle s'est levé pour interroger le ministre des Transports et lui dire: M. le ministre, est-ce que vous croyez décent et raisonnable qu'un individu de Rimouski partant de Rimouski pour aller à Toronto, aller et retour, soit obligé de payer au-delà de 400 \$, alors que des citoyens de Montréal sur la ligne de Toronto paient 69 \$? J'ai dit: Non. Et lui aussi, on s'en est préoccupé, parce que ce ne sont pas les gens des régions qui, dans ces cas-là, devaient payer pour des trajets entre Montréal et Toronto. Et, qui plus est, ce même individu qui allait à Toronto, ayant payé au-delà de 400 \$, était traité comme l'individu qui en avait payé 69 \$ et il n'avait pas droit à un repas. Allez voir cela, cela était une préoccupation aussi.

Le Président (M. **Saint-Roch**): Mme la députée de Maisonneuve.
(15 h 30)

Mme Harel: M. le Président, vous savez, au-delà des discours... On dit toujours que la réalité des faits est plus têtue que l'interprétation qu'on en donne. Ce sont les faits qui nous intéressent. Notamment, je pense bien que personne ne peut prétendre ici que nous soyons contre la privatisation de Quebecair. C'est la manière dont vous l'avez privatisée. Cette action, nous la considérons désavantageuse pour les employés, pour les régions et pour les Québécois. C'est par considération de l'emploi, de la desserte du service et de la transaction comme tels que nous posons ce jugement.

Il faut dire qu'il y a une réalité des faits. C'est qu'il y a de façon précise 819 sièges de moins sur l'ensemble du réseau à chaque jour. La réalité des faits est qu'il y a 391 mises à pied et que, là-dessus, il y a 82 postes qui ne sont pas offerts aux employés de Quebecair. Ce sont des postes ouverts pour lesquels ils peuvent postuler comme n'importe qui. La réalité des faits est aussi qu'il y a eu des augmentations de tarifs. Sur l'ensemble des tarifs réguliers, c'est une augmentation de 3 %; ce n'est pas beaucoup, me direz-vous. Mais cela représente une augmentation de 13 % sur le tarif excursion et 38 % sur le tarif pour enfant. Alors, si cela n'est pas beaucoup... Le ministre peut lever les bras au ciel, mais cela reste important pour les gens des régions éloignées, qui considèrent cela comme un service essentiel.

Là-dessus, il y a aussi une réalité des faits. Vous nous dites: Oui, nous allons faire respecter la lettre et l'esprit de la transaction. Nous notons cette affirmation avec satisfaction, mais est-ce qu'il n'était pas imprudent de laisser les nouveaux acquéreurs, administrer immédiatement la compagnie? Parce qu'il y a une clause dans ce contrat qui dit qu'en acceptant la

présente convention... Vous nous répétez, et je l'ai bien compris, qu'il n'y a pas encore eu clôture du contrat. Ce n'est donc pas encore vraiment signé. Mais en acceptant la convention, vous vous engagez - ce que vous avez fait - à faire démissionner les administrateurs actuels et vous avez valablement élu des administrateurs dont la liste apparaît à l'annexe r). Ce sont les nouveaux acquéreurs qui administrent la compagnie. Qu'ils ne respectent pas, je pense qu'on peut le constater, ni la lettre ni l'esprit de la transaction en regard de leurs engagements - Nationair en est un bon exemple à l'égard des emplois, à l'égard de l'achat des DC-8, à l'égard du transfert de l'entretien pour les mécaniciens, parce qu'on a parlé des autres mais on pourrait parler des mécaniciens aussi qui avaient depuis des dizaines d'années... On pense que Quebecair n'existe pas depuis longtemps, mais il y a des gens qui travaillent là depuis plus de vingt ans.

Vous nous dites: Je vais négocier et on ne signera pas avant d'avoir la certitude qu'ils vont remplir les engagements qu'ils ont pris comme acheteurs. Mais, pendant ce temps-là, est-ce qu'ils ne peuvent pas vendre les actifs? Ils peuvent se départir des DC-8. Quant aux 737, il y en a déjà un qui vole avec les couleurs de CP et de Nordair. Vous avez même dit: On continue le service avec les avions 737 pour aller au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Je comprends, mais ce ne sont pas les mêmes. Les 737 de Quebecair sont vendus à CP parce qu'ils ne peuvent pas cher à faire fonctionner, parce qu'ils ont des systèmes électroniques qui calculent bien et qui régularisent la consommation de pétrole. Ceux qui seront rachetés sont deux vieux avions de Nordair, vous le savez; un premier qui détient le record mondial des heures de vol. Ils ont de 5000 à 8000 livres de poids de plus, avec ce que cela représente comme coût pour les faire fonctionner. Non, mais c'est la réalité des faits, ça.

M. Côté (Charlesbourg): En voulez-vous d'autres réalités des faits? Je peux vous en donner d'autres réalités des faits, moi. Lorsque vous parlez...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): ...de consommation de carburant, vous n'êtes pas sans ignorer que de voler à 18 000 pieds d'altitude est un vol économique alors que de voler à 10 000 pieds est un vol qui coûte assez cher à une compagnie. C'est une autre réalité des faits.

Puisque vous avez évoqué un certain nombre de choses, permettez-moi de tenter de vous donner une réponse et de ne pas faire comme vous le faites actuellement, tirer des conclusions, parce que vous semblez

avoir déjà tiré vos conclusions d'une manière définitive. Je vous invite à la prudence et on aura ultérieurement l'occasion de se revoir là-dessus et d'échanger de nouveau certains propos.

Lorsque vous nous dites: 391 emplois perdus, vous oubliez de dire qu'il y aura quand même des emplois qui seront créés.

Mme Harel: Des emplois ouverts...

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

Mme Harel: Ouverts. Pas offerts, mais ouverts.

M. Chevrette: Des emplois ouverts...

M. Côté (Charlesbourg): Des emplois ouverts, cela veut dire des emplois créés parce que quelqu'un occupera le poste prochainement. Comme vous le disiez si bien tantôt, on peut discuter pendant fort longtemps sur l'interprétation, le sens et la portée de ta langue française mais il reste qu'il va y avoir, dans certains cas, de la création d'emplois, des postes ouverts qui seront effectivement comblés à un moment donné par les personnes qui vont les occuper et qui correspondront à une création d'emplois.

Vous parlez d'une augmentation des tarifs de 3 %. Mais, pour pousser la franchise jusqu'au bout, est-ce que ce n'est pas un taux de 3 % que toutes les compagnies appliquent actuellement ou si c'est un taux de 3 % qui est exclusivement affecté à Quebecair? Non. C'est un taux de 3 % - mais c'est important de le dire - qui affecte l'ensemble de l'industrie. C'est cela la vérité.

Vous parlez d'un certain nombre d'emplois, de certaines difficultés. Ce n'est pas moi qui ai choisi, comme ministre des Transports, le genre de convention collective que j'ai voulu signer avec Quebecair. Ce n'est pas moi qui ai signé une convention collective qui faisait en sorte qu'il y avait une protection par métier à l'intérieur des conventions collectives, ce n'est pas moi. Cela a été le choix légitime des travailleurs qui ont signé ces conventions collectives. Ce qui fait qu'aujourd'hui, dans ce que nous vivons, ces conventions collectives briment certains employés qui aimeraient postuler certains emplois dans d'autres corps de métier, mais ne peuvent le faire parce qu'ils sont pris par leur propre convention collective, adoptée par eux, signée par eux, et non pas par le ministre des Transports. Cela en est des vérités aussi. Cette vérité quotidienne dont il faut se parler, elle est là aussi dans le dossier, présente à chaque jour dans toutes les négociations et dans tout le travail que chacun doit faire pour tenter de régler un certain nombre de problèmes.

C'est très clair, nous le vivons quotidiennement. Je n'ai jamais caché, dans aucune des rencontres ou des discussions publiques, qu'il y avait des écueils et qu'il y avait certaines difficultés à franchir qui, dans certains cas, sont encore plus difficiles parce qu'il y a de l'entêtement de part et d'autre, à la fois de certaines parties chez les acquéreurs, et, dans ce cas, je parle en particulier de Nationair.

Il y a la contrepartie aussi. Si on veut aujourd'hui continuer de voir exister Quebecair dans le ciel québécois, je pense qu'il faut continuer de travailler et qu'il faut travailler le plus honnêtement possible avec les nouveaux actionnaires qui sont des hommes d'affaires du Québec qui ont investi et qui, de par notre volonté, lorsque nous nous sommes entendus quant au lien contractuel, dès le 1er août, prenaient la responsabilité des déficits d'exploitation de Quebecair, qui avaient puisé à même leur poche les sommes nécessaires aux équilibres financiers de Quebecair, ce qui n'était pas le cas le 31 juillet, et les jours et les années précédentes. Cela, c'était rendre responsables des gens qui veulent maintenir Quebecair.

Je pense que, dans la mesure où tout le monde aura compris un certain nombre de messages, il y a intérêt, à la fois pour l'ensemble des employés de Quebecair et pour les nouveaux propriétaires de Quebecair, de s'asseoir à une même table puisque nous avons mis à la disposition, dans cette vente, certaines sommes et certaines facilités pour être capables, à l'intérieur, de régler un certain nombre de choses. Les conventions collectives, dans la plupart des cas, sont terminées. Il y a des négociations à venir avec les nouveaux propriétaires, mais, dans la mesure où tous les gens s'assoient à la même table et négocient de bonne foi des conditions salariales de la même manière qu'ils l'ont fait antérieurement, j'ai l'impression que tout le monde pourra en arriver au point qu'il veut, maintenir et garder Quebecair.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: À moins que mes collègues aient d'autres questions sur ce dossier qui sera à suivre, nous allons simplement, M. le ministre, vous signaler que, du côté de l'Opposition, nous constatons qu'il n'y a pas eu de date de clôture encore, donc qu'il n'y a pas eu de signature et que vous êtes dans un processus pour négocier puisqu'il y a des engagements qui, vous l'avez dit vous-même, je pense, n'ont pas encore vu poindre le bout du nez. C'est donc dire qu'il y a des engagements qui ont été pris et qui ne sont pas mis en vigueur dans le cas des pilotes, notamment dans le cas de Nationair, en regard du transfert de l'entretien, dans le

cas de l'achat des DC-8 et, évidemment, pour l'ensemble des autres dossiers qui concernent l'emploi. On pourrait parler de Lavalin, on pourrait parler... De Lavalin, oui...

M. Côté (Charlesbourg): C'est réglé, Lavalin.

Mme Harel: ...avec l'engagement d'embaucher dix personnes.

M. Côté (Charlesbourg): Dix. Oui, c'est fait.

Mme Harel: Il y en a une qui a été contactée.

M. Côté (Charlesbourg): C'est faux.

Mme Harel: Vous nous dites en commission aujourd'hui que les dix personnes qui étaient agents de service chez Quebecair, au service de Quebecair depuis des dizaines et des dizaines d'années et qui travaillaient dans cette division vont être...

M. Côté (Charlesbourg): Sont.

Mme Harel: Sont, excusez-moi, embauchées?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le rapport que m'a transmis la Société québécoise des transports, le 19 septembre, on m'a signifié que ce qui nous liait à Lavalin dans le cas des employés - c'était dix le nombre fixé à l'époque - était un dossier réglé. J'ai des petites surprises pour vous. Il y a d'autres dossiers de réglés. Il faudrait peut-être faire attention à l'information qui circule qui, elle, vient d'un côté. Mais il y a toujours deux côtés à une médaille. Prenez bien soin de faire ce que vous avez fait au moment de la vente, dans les moments de fin de session en juin, de prendre des informations des deux parties. Votre jugement sera suffisamment éclairé pour prendre position.

Mme Harel: Je peux peut-être vous proposer de faire la même chose.

M. Côté (Charlesbourg): Vendredi soir dernier, c'est ce que nous avons fait.

Mme Harel: Je peux peut-être proposer également de ne pas prendre nécessairement l'information qui vous vient des acquéreurs de Quebecair quant aux emplois comme étant réglés pour autant.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez compris, par mes propos sur Nationair, que je n'ai pas nécessairement pris la version de Nationair.

Mme Harel: Vous nous dites que les dix emplois qu'offrait Lavalin au chapitre de l'administration du service qui auparavant était assuré par Quebecair, ces dix emplois sont, au moment où nous nous parlons, offerts aux employés de Quebecair.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on m'a donné comme information, c'est que les dix emplois étaient comblés,

Mme Harel: Les dix emplois étaient comblés! M. le ministre, alors là, vous jouez sur les mots.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Vous tentez de jouer sur les mots.

Mme Harel: Non, les dix emplois étaient comblés...

M. Côté (Charlesbourg): J'ai toujours dit que les emplois étaient comblés.

Mme Harel: Je vous dis que pour les dix emplois qui étaient occupés par des employés de Quebecair il y a un seul...

M. Côté (Charlesbourg): Je m'engage...

Mme Harel: ...employé de Quebecair qui, à notre connaissance, aurait été contacté.

M. Côté (Charlesbourg): ...à vous transmettre la liste des dix employés.

Mme Harel: M. le ministre...

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que vous voulez les adresses?

Mme Harel: ...c'est très gentil, tous vos bons conseils à mon égard de vérification et de sérieux quant à toutes ces informations. Je considère qu'on doit avoir certainement un devoir de réserve dans tous les dossiers que nous traitons comme parlementaires. Mais je vous renvoie exactement le même conseil.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire, ma chère dame... Mme la députée - je récidive à chaque coup et ce n'est vraiment pas mal intentionné - que j'ai effectivement entre les mains le dossier que vous avez aussi. Les employés, vendredi soir dernier, dans une rencontre qui a duré au-delà d'une heure et demie nous ont, avec moult détails, expliqué un certain nombre de choses. Effectivement, je n'ai personnellement jamais refusé de rencontrer les employés quant à l'échange d'informations. Est-il besoin de vous rappeler que sous votre gouvernement, soi-disant très favorable aux employés de Quebecair, aucun n'employé n'était au conseil

d'administration et que...

Mme Harel: Est-ce qu'il y en a encore avec la nouvelle entente?

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! À notre arrivée au pouvoir au mois de janvier, j'ai nommé un représentant des employés, un pilote, au conseil d'administration de Quebecair. Lorsque ces mêmes employés sont venus me rencontrer à mon cabinet, fin avril, pour me demander un certain nombre de choses, principalement pour la direction de Quebecair, ils m'ont suggéré un homme qui pouvait maintenir le bateau à flot et faire progresser Quebecair, et il s'est retrouvé, au soir du 9 mai, responsable de la direction de Quebecair. Alors, là-dessus, en ce qui concerne la protection des intérêts des employés, il y a eu beaucoup de chemin de fait et on pourra épiloguer encore davantage le 21 octobre et j'ai très hâte qu'on puisse en discuter encore plus longuement.

(15 h 45)

Mme Harel: L'interrogation pour beaucoup d'entre eux, c'est ceci: Pourquoi tant de confiance ne vous a-t-il pas amené à l'acceptation de leur offre?

M. Côté (Charlesbourg): Chère dame, je ne ferai pas une analyse aussi simpliste que votre chef quant aux résultats de l'entente au lendemain même de la vente où il est venu dire que la différence entre l'offre des employés et celle des actionnaires de Nordair Metro était de 1 000 000 \$, alors que ces mêmes représentants, vendredi soir dernier, admettaient à Pierre Fortier et à moi-même que sur le plan financier, quant aux deux offres, il y avait une distinction très substantielle. Si vous voulez parler là-dessus - des chiffres - on pourra s'en parler assez aisément,

Mme Harel: Oui, nous allons certainement avoir l'occasion d'en reparler et nous allons d'abord laisser aux premiers intéressés eux-mêmes le soin d'en faire le bilan et de faire la comparaison, comme ils l'ont fait la semaine passée sur les emplois et cette semaine sur les dessertes des régions. Ils auront certainement l'occasion de le faire et nous aurons ensemble certainement l'occasion de le faire. Ce n'est pas - d'aucune façon - le point de vue qu'ils nous ont exprimé sur cette transaction.

De toute façon, M. le Président, à moins qu'il y ait d'autres interventions, je pense que nous allons devoir compléter l'engagement 109 sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): L'engagement 109 est considéré comme vérifié.

M. Chevette: Sur division.

Mme Harel: Sur division.

M. Chevette: Vérifié ou adopté...

Le **Président (M. Saint-Roch):** Dans notre langage de la commission des engagements financiers, on appelle cela "vérifié". J'appelle maintenant...

Mai

Mme Harel: L'engagement 67, c'est en mai 1986...

Le Président (M. Saint-Roch): L'engagement se trouve à la page 29 du mois de mai. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: En mai 1986, c'est un engagement qui porte sur une subvention à Les entreprises Voyageur Ltée représentant la participation du Québec à la réalisation de la phase 1 du projet de démonstration du prototype de l'autocar articulé développé par Prévost Car. M. le ministre, c'est un montant d'engagement de 53 863 \$. Nous aimerions être informés des modalités qui permettent d'avoir accès à de telles subventions. Cela fait-il toujours partie de l'entente fédérale-provinciale? Dans cette entente fédérale-provinciale, je crois qu'il y a un montant de 15 000 000 \$ qui porte sur la recherche et le développement. N'y a-t-il pas un montant de 6 000 000 \$ sur les autobus articulés, nommément, en fait?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Madame me permettra de passer un peu mon sourire, compte tenu de certains appels téléphoniques que j'ai eus au cours des dernières semaines.

Effectivement, ce projet fait partie de l'entente fédérale-provinciale qui a été signée par mon prédécesseur - qui la connaît fort bien - et le gouvernement fédéral et qui savait fort bien que la principale partie visée en termes d'expérience pour les autobus articulés était Voyageur. Donc, cet engagement sert dans un premier temps à payer 50 % du coût de l'expérience de la première phase qui consistait à prendre un autobus articulé avec des sacs de sable - un prototype, donc - et se promener entre Québec et Montréal pour voir le comportement du véhicule. Cet engagement financier a servi à payer effectivement notre partie de l'entente, 50 %, quant à la phase 1.

Nous sommes actuellement en négociation avec la compagnie Voyageur pour la phase 2 qui prévoit des sommes assez importantes pour le nombre de 25 véhicules, si ma mémoire est fidèle. L'entente signée par mon prédécesseur, M. Tardif, visait l'objectif que Voyageur ait 20 véhicules et

qu'il y ait 5 autres véhicules sous expérimentation, à la suite d'un protocole d'entente avec l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. C'est dans ce sens que l'entente est respectée jusqu'à maintenant. Nous sommes en négociation avec les représentants du Conseil du trésor et de Voyageur dans le but de compléter l'ensemble de l'entente pour voir si, actuellement, les personnes visées sont encore dans le même état d'esprit ou si elles ont les mêmes intentions qu'elles avaient au moment où on a signé ces ententes.

La lettre et l'esprit de l'entente font toujours partie de nos préoccupations chez nous. Effectivement, très prochainement, nous pourrions compléter un certain nombre de dossiers à ce chapitre et indiquer très clairement l'impact qu'il y a sur Prévost Car, au chapitre de la construction de ces autobus articulés, puisqu'il y a un projet d'investissement assez important quant à une chaîne de montage d'autobus articulés.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je ne sais pas si le ministre me permettrait une question concernant ces transporteurs. En fait, ce n'est pas une question qui est directement liée à l'engagement de subventions pour l'achat d'autobus articulés. Elle est plutôt liée au transport interurbain.

Comme on n'aura pas l'occasion de le faire avant au moins un mois, j'aimerais connaître l'intention du ministre à la suite de l'invalidation du règlement en matière de transport interurbain. Il s'agit d'une invalidation par la Cour supérieure, le 19 août dernier, je crois. Évidemment, je crois qu'il y a eu appel de ce jugement. Le ministre des Transports a décidé d'aller en appel. Quelles sont les intentions du ministre à l'égard de cette réglementation en matière de transport interurbain?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un dossier fort intéressant. Ce règlement adopté le 9 octobre 1985, si ma mémoire est fidèle - je pense qu'il faut se souvenir des dates - était un règlement qui visait à régler un certain nombre de problèmes dans le domaine du transport des personnes par autobus. Bien sûr, je n'ai pas trouvé tous ces dossiers au cabinet quand je suis arrivé, parce que la déchiqueteuse fonctionnait jour et nuit, semble-t-il... J'ai demandé de reconstituer un certain nombre de dossiers dans ce cas précis puisque le bébé nous a été présenté assez rapidement.

À mon grand étonnement, l'avis du Bureau des règlements allait à l'encontre et donnait un avis négatif quant au règlement qui a été adopté. Ce n'est donc pas surprenant qu'à deux reprises ce même

règlement ait été amputé de trois articles dans un premier temps, soit les articles 63, 64 et 65, et que par la suite Voyageur ait demandé d'invalider le règlement. Ils ont obtenu gain de cause en cour, ce qui nous plaçait dans un vide juridique. Pour protéger l'ensemble de l'industrie et pour qu'il n'y ait pas de vide juridique, nous sommes donc allés en appel.

Quant à l'avenir, il est clair que nous devons réagir. Est-ce que nous le ferons de manière législative ou de manière réglementaire? Nous sommes à examiner un certain nombre de choses. Je dois vous dire que j'ai déjà de fortes tendances vers un projet de loi qui serait déposé dès cet automne. Celui-ci ne pourrait être attaqué et il réglerait le problème, nous l'espérons, d'une manière définitive.

Je sais que Mme la députée de Maisonneuve suit avec beaucoup d'intérêt le congrès de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec et je lui souhaite l'occasion d'être là ensemble, d'ici la fin de semaine. Je souhaite qu'on lui trouve un siège à ce 60^e anniversaire et qu'elle pourra peut-être entendre un certain nombre de choses qui seront, par la suite, laissées à sa réflexion et à son bon jugement.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Merci, M. le Président. Nous pouvons adopter cet engagement.

Le Président (M. Saint-Roch): L'engagement 67 de mai est-il considéré comme vérifié?

Mme Harel: Vérifié.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Joliette.

Mme Harel: M. le Président, ce que nous allons vous proposer, c'est d'examiner immédiatement les engagements relatifs à la voirie et, par la suite, les engagements à l'intention du ministre responsable du Développement régional. Si, par la suite, le ministre accepte, nous pourrions peut-être avoir l'occasion de parler de transport à Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): De nos problèmes en commun.

M. Chevette: M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Joliette.

Contrats de voirie

Juin

M. Chevette: Je n'ai pas l'intention d'y aller l'une après l'autre, parce qu'il y a des questions que je veux poser qui vont

valoir pour plusieurs puisqu'on retrouve à peu près le même patron. N'étant pas tellement habitué aux engagements financiers du ministère des Transports, il y a des choses qui m'ont frappé plus les unes que les autres et je vais parler de ce qui m'a frappé.

D'abord, ce qui m'a frappé. Bien sûr, cette semaine, il y a eu les articles de journaux après que les membres du Parti québécois eurent travaillé comme des moines au cours des vacances pour démêler une liste incompréhensible, une liste toute mêlée où on a découvert qu'il y avait une relation entre certains contrats et certains versements à la caisse électorale.

Je vais donc aller directement à juin 1986, à l'engagement 143. J'apprécierais savoir, dans un premier temps, tout d'abord, pourquoi il y a une seule soumission et, comme par hasard, c'est un bon "verseur" de cote à la caisse de votre parti qu'on a réussi à démêler. Est-ce qu'on pourrait avoir des explications? C'est l'engagement 143.

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Joliette me permettra de sourire un peu parce que, effectivement, je m'attendais davantage à des questions sur les contrats négociés.

M. Chevette: Mais...

M. Côté (Charlesbourg): À des contrats négociés.

M. Chevette: On va en parler après.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, parfait. Voilà qu'on commence par des soumissions publiques. Pas besoin d'expliquer comment...

M. Chevette: 143, c'est bien une soumission publique.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une soumission publique. Y a-t-il quelque chose de plus ouvert qu'une soumission publique? Tous les individus qui le veulent peuvent soumissionner. Ce que je constate, c'est qu'il y a un seul soumissionnaire, effectivement, Lucien Demers Inc., de Laval. Il faut croire qu'il n'y a pas grand monde d'intéressé à aller faire des lignes blanches dans le comté de Duplessis. 33 791,20 \$; imprévus, 3208,80 \$ pour 37 000 \$.

Les évaluations qu'avait faites le ministère: 37 708,33 \$. Vous me demandez pourquoi il n'y en a pas eu plus qu'un. Moi, je n'en fais pas. Je ne suis pas intéressé à en faire non plus.

M. Chevette: Je pense bien que M. le ministre n'a pas à faire de "jokes". C'est une question quand même sérieuse et vous savez très bien que vous avez le pouvoir en tout

temps, sur le plan administratif comme sur le plan politique, et qu'il était de coutume et de rigueur même de retourner en soumissions quand vous n'en aviez qu'une.

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, il y a une première chose: Il faut quand même constater qu'il est en bas de l'estimation propre du ministère.

M. Chevette: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la première constatation. Je pense qu'on ne va pas en soumissions publiques pour aller en soumissions publiques. On va en soumissions publiques pour tenter d'avoir les meilleurs prix possible. Dans ce cas, nous avons un prix qui était inférieur à l'estimation que le ministère en avait faite. C'est ça, la réponse.

Finalement, je dois avouer tout candidement au député de Joliette que, quant à moi, j'en prends connaissance. Ce n'est pas ma façon de faire que d'aller travailler très souvent avec le service des contrats.
(16 heures)

M. Chevette: Avec les services⁷

M. Côté (Charlesbourg): Avec le service des contrats. Il aurait fallu que ce soit soumis au ministre pour dire ce qui est accepté ou non. Chez nous, il y a un certain nombre de délégations de signature. Dans ce cas-là, je pense que les règles ont été respectées: soumission publique, coût de la soumission - malgré le fait qu'il n'y ait qu'un seul soumissionnaire - inférieure de 708 \$ à l'estimation du ministère. En tout cas, c'est clair, comme vous le disiez tantôt, que la loi donne une certaine discrétion de retourner en soumissions publiques, mais dans un cas comme celui-là...

M. Chevette: Est-ce que la loi ou la réglementation vous autorise à avoir un contrat négocié, à ce moment-là?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un contrat de services, donc on ne peut pas négocier; il faut aller en soumissions.

M. Chevette: C'est un contrat de services non négocié. Dans les contrats négociés d'avril, c'est écrit: contrat de services, contrat négocié, à la recommandation 23, au premier engagement d'avril qu'on a étudié aujourd'hui, ce qui contredit carrément ce que vous venez de dire. Vous me dites qu'aux contrats de services, on ne peut pas négocier et c'est écrit: contrats négociés. C'est écrit: contrats de services pour la fourniture d'une assistance technique à la direction générale... Cela ne marche pas, votre affaire.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Cela pourrait peut-être être expliqué par M. Michaud.

M. Chevette: Par rapport à la réponse, cela ne marche pas.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai suffisamment d'autres préoccupations que celle-là. Alors, sur le plan administratif, je vais laisser répondre M. Michaud.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Michaud.

M. Michaud (Pierre): Dans le premier cas, celui de Lucien Demers, concernant un contrat de ligne blanche dans le comté de Duplessis, nous sommes allés en soumissions publiques, donc, le plus bas soumissionnaire a été choisi. C'est interne au ministère, nous ne demandons pas l'autorisation au Conseil du trésor. Dans le cas auquel vous vous référez, le no 23, la firme Cosigma, c'est un contrat négocié avec une firme qui est en place depuis plusieurs années.

M. Chevette: Ma question, M. Michaud, était la suivante...

M. Michaud: Ce contrat est négocié, donc nous allons au Conseil du trésor pour faire autoriser le contrat.

M. Chevette: Ma question était la suivante. Est-ce que vous auriez pu, plutôt que d'aller en soumissions pour la firme de Laval, la seule firme que vous aviez, aller en contrat négocié et prendre, par exemple, quelqu'un de beaucoup plus près de la Côte-Nord que la ville de Laval?

M. Michaud: Dans le cas du traçage de lignes blanches, le ministère est équipé de machines en région pour tracer les lignes blanches. Pour l'excédent, étant donné qu'il faut que ce soit fait de façon sécuritaire, à la fin du mois de mai, après le dégel, il faut nécessairement que l'on couvre la plus grande partie du territoire. Donc, certains contrats de bout de route, etc., sont donnés par soumissions publiques pour pallier la carence du ministère de pouvoir couvrir, dans l'espace de deux à trois semaines, l'ensemble du réseau routier du Québec, pour le traçage des lignes blanches. C'est très important, après les hivers que l'on connaît, que les lignes blanches soit tracées rapidement sur nos routes. C'est pour cette raison que le ministère fait une très large partie du traçage des lignes blanches avec des équipes, en région.

M. Chevette: Annuellement, combien

donnez-vous de contrats environ pour le traçage des lignes blanches, par soumissions publiques?

M. Côté (Charlesbourg): Quitte à fournir très précisément les chiffres, grosso modo, ce que l'on dit, c'est que le ministère en fait à peu près 90 %. On pourra peut-être fournir les chiffres et les contrats à la commission.

M. Chevette: Ce serait intéressant de connaître le nom de ceux qui en ont fait et où. Tout cela a-t-il été fait par soumissions ou bien par contrat négocié aussi?

M. Michaud: Il y a très peu de fournisseurs qui sont équipés de ce type de machines pour faire le traçage de lignes blanches.

M. Chevette: C'est pour cela que je suis surpris...

M. Michaud: Ils travaillent dans les municipalités, mais ils ne sortent pas sur le réseau routier.

M. Chevette: Étant donné que c'est une fourniture de machinerie, à toutes fins utiles, dans bien des cas, cela pourrait faire partie de la liste des prix que l'on affiche au printemps, comme l'utilisation d'un "grader" de telle dimension. Cela pourrait très bien servir.

M. Côté (Charlesbourg): Selon ce que l'on me dit, c'est qu'il y a uniquement trois compagnies qui font ce genre de travail. Il faut dire qu'auparavant, c'était l'entreprise privée qui le faisait davantage que le ministère et que le ministère s'est équipé pour le faire. Le ministère en fait 90 %, mais je vous transmettrai les chiffres plus précis.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Joliette.

M. Chevette: Ce qui nous frappe dans l'étude des engagements, c'est qu'il y a souvent octroi de contrat censément au plus bas soumissionnaire. Mais à cause de la clause des imprévus et variations, le montant est toujours plus élevé à la fin du contrat que le montant du deuxième, du troisième et même du quatrième soumissionnaire, dans plusieurs cas. On constate cela en étudiant vos engagements.

Qu'est-ce qui nous prouve alors, dans votre façon de fonctionner, que le plus bas soumissionnaire est véritablement choisi, puisqu'il s'en remet toujours à la cause des imprévus et des variations?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des

détails techniques...

Le Président (M. Saint-Roch): M. Michaud.

M. Michaud: Dans l'ensemble de nos contrats, les imprévus et variations sont d'environ 10 %. Le plus bas soumissionnaire dans la presque totalité des cas est choisi, à moins que l'entrepreneur qui était le plus bas n'ait pas signé sa soumission. On donnerait alors le contrat au deuxième plus bas soumissionnaire. Mais dans 99,9 % des cas, c'est le plus bas soumissionnaire qui est choisi.

La clause des imprévus et variations fait que le ministère donne des bordereaux à l'entrepreneur pour connaître les quantités requises pour des routes principalement de gravier, de clôture ou d'asphalte. L'entrepreneur doit ainsi indiquer les prix unitaires et les quantités sur ces bordereaux. C'est le total des produits des prix unitaires avec les quantités qui forme le total de sa soumission. Donc, on sait très bien qu'un gravier qui est étendu sur le terrain peut être plus ou moins compacté et que les quantités peuvent varier au cours de l'exécution des travaux. C'est pourquoi cela est mesuré par le ministère lors de l'exécution des travaux et qu'à la fin, c'est sûrement celui qui avait le meilleur prix unitaire au total qui est le plus bas soumissionnaire.

M. Chevette: Il y a des exemples concrets où il y a à peine une différence de 50 \$ ou 100 \$. On se retrouve à la fin du contrat avec 20 000 \$ de plus que le montant du deuxième plus bas soumissionnaire. Dans certains cas, plus que le montant du troisième plus bas soumissionnaire.

M. Michaud: Dans l'ensemble de nos contrats qui coûtent des millions de dollars, le coût excédentaire de nos contrats de construction est d'environ 8 %, 9 %. Il est évident qu'il peut y avoir des variations énormes sur les grands chantiers, mais cela n'implique pas le plus bas soumissionnaire car, quant à nous, il demeurera toujours le plus bas. Et même si c'était le deuxième plus bas soumissionnaire qui avait été choisi, avec ses prix unitaires, il sera toujours plus élevé que le premier.

M. Côté (Charlesbourg): Parce que la règle pour le premier s'applique au deuxième aussi.

M. Chevette: Est-ce un ajustement automatique que vous donnez ou si c'est à la suite d'une réclamation de l'entrepreneur qui a signé le contrat avec vous?

M. Michaud: Non. Il y a plusieurs contrats qui arrivent en bas de notre prix. S'il exécute le contrat avec des quantités inférieures aux quantités qui sont inscrites sur le bordereau, le prix final de son contrat est inférieur.

M. Chevette: C'est donc à la suite d'une réclamation.

M. Michaud: Le pourcentage de 10 % est là simplement en rapport avec une règle d'administration financière qu'on se donne. C'est acquis par le Conseil du trésor. C'est le Conseil du trésor qui donne un pourcentage de 10 % de marge de manoeuvre pour qu'on ne retourne pas à tous les 1000 \$ d'excédent pour avoir une autorisation. Ce qui ne serait pas vivable dans l'exécution des travaux de chantiers.

M. Chevette: Oui, je sais que vous avez une marge de manoeuvre de 10 %. Ce que je veux savoir c'est si vous versez un montant à partir d'une réclamation ou si c'est tout simplement...

M. Michaud: C'est à partir des quantités mesurées.

M. Chevette: À partir des quantités mesurées. C'est donc automatique. L'entrepreneur n'a pas à faire des démarches. Est-ce bien cela?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ces cas-là, et ce n'est pas dit méchamment, c'est la même règle qui s'applique à ceux-là que celle qui s'appliquait avant le 2 décembre.

M. Chevette: Non, ce n'est pas la question de savoir depuis quand elle s'applique; je voulais savoir comment cela fonctionne.

À l'engagement 23 du mois d'avril...

Avril

Le Président (M. Saint-Roch): L'engagement 23 du mois d'avril est à la page 21.

M. Chevette: Vous avez là un contrat de services pour la fourniture d'une assistance technique à la Direction générale du transport terrestre des personnes dans le cadre de la poursuite de divers mandats reliés au transport des personnes. Est-ce que vous avez fait appel au fichier central? Il ne semble pas. Vous êtes passés directement à la négociation. Quelle a été votre sélection? Comment cela s'est-il fait?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous raconter une petite histoire que j'ai découverte en arrivant au ministère. À la période des compressions budgétaires, on

essaie de trouver dans chacun des coins ce qui peut être récupérable. J'ai eu l'occasion de visiter les bureaux du ministère sur la rue Stanley à Montréal, où la Direction générale du transport terrestre des personnes est installée. Durant ma visite, mon sous-ministre adjoint, M. Lussier, m'a signifié qu'un certain nombre de personnes étaient en position d'être confirmées dans leur emploi, ou infirmées, selon un contrat que nous allions prolonger ou non avec certaines petites firmes privées qui nous fournissaient du monde. J'étais, bien sûr, bien mêlé et j'ai demandé qu'on me clarifie cela très clairement et ce que cela voulait dire, pour apprendre que, depuis très longtemps, deux firmes fournissaient du personnel spécialisé au ministère, mais sous contrat et que nous payions depuis ce temps-là ou à peu près - de toute façon, selon les chiffres que j'avais eus à ce moment-là - 1,84 du salaire normal.

C'est un contrat que nous avions avec eux qui nous liait déjà depuis de nombreuses années. Ma première réflexion a été la suivante: Si on paie 1,84, pourquoi à ce moment-là ne pas convertir des postes permanents? On va payer 1, on va avoir la paix, et le 0,84, on va l'utiliser à autre chose. Cela a amené certains ajustements dans la mécanique de façon à être capable de mettre fin au contrat, de façon aussi que les personnes visées ne se retrouvent pas du jour au lendemain sur le carreau sans aucune possibilité de postuler ces emplois, parce qu'elles avaient l'expérience. Entre le moment où nous avons pris la décision de dire aux deux firmes que c'était fini à 1,84, qu'on irait devant le Conseil du trésor se faire autoriser un certain nombre de postes additionnels et que nous allions nous-mêmes faire le travail, il y a donc eu un délai qui s'est écoulé et cette provision financière visait à payer le temps entre l'obtention par le Conseil du trésor des crédits pour des postes permanents qu'on paierait dorénavant à 1 et pour l'élimination de 1,84. Donc finalement, c'est de la rationalisation dans ce cas-là qui fait économiser de l'argent au ministère des Transports. Ce résidu permettait de finaliser l'entente avec les firmes et d'y mettre fin avec... Ce qu'on me dit, c'est qu'on investissait là-dedans environ 2 000 000 \$ par année. Cela coûtait passablement de sous, et on a des économies maintenant. On a à peu près les mêmes personnes qui étaient là avant puisque ces personnes qui relevaient de firmes ont postulé des postes et en ont obtenu. C'est une question de rationalisation et de bonne administration.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Joliette.

M. Chevette: Maintenant, pour ce qui est de l'achat de la chlorure de calcium, est-ce que vous négociez globalement en

vrac l'achat total annuel pour vous ramasser avec des contrats aussi faramineux de 1 800 000 \$ à toutes périodes de l'année ou si c'est purement ou simplement parce que c'est le seul fournisseur qui pourrait vous fournir du calcium? C'est parce, qu'à un moment donné, on voit 1 800 000 \$, contrat négocié et sans appels d'offres, invitations ou soumissions.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Vous aurez vu...

M. Chevette: C'est l'engagement 25.

M. Côté (Charlesbourg): ...sous cette rubrique qu'il y a de petits numéros, comme 693778, 1166 et il y a SAG - c'est le Service des achats gouvernemental - par qui cela est transité et c'est acheté. Nous faisons la commande et ensuite on n'a qu'à payer. Ce qu'on me dit, c'est qu'il y a un seul et unique producteur au Québec et même qu'il n'y en a pas en Ontario. Au Canada, c'est le seul producteur de ces produits.

M. Chevette: À l'engagement 27, sur la même page, où il est indiqué que vous avez acheté une machine inséreuse reconditionnée. Est-ce que c'est un "bargain" que vous avez eu? C'est quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Il faudrait poser la question au Service général des achats.

M. Chevette: C'est lui qu'on va faire venir si...

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Chevette: C'est vraiment lui qu'il faudrait faire venir. Je me suis rendu compte de cela à bien des endroits.

Il y a l'engagement 30: Renouvellement du contrat pour la fourniture d'une assurance-responsabilité couvrant tous les avions du service aérien pour une période d'un an. Il n'y a pas de Service général des achats, là. Pourquoi n'êtes-vous pas allé en soumissions pour cela?

(16 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Ah! On a une autre instance qui négocie pour nous parce qu'on paie. C'est le contrôleur des assurances qui négocie pour nous. Je viens d'apprendre cela. Le bureau des assurances du gouvernement? Il semble qu'il y ait une autre affaire qui ressemble à cela: le bureau des assurances du gouvernement qui négocie ces affaires-là. Nous, on paie.

M. Chevette: C'est une imputation budgétaire qui vous est faite? On fera venir le bureau des assurances. L'adresse est "SAG" quasiment tout le temps. Le numéro 39... Vous avez là un assez bel exemple de ce que j'expliquais tantôt. Cela se solde par un engagement au montant de 6 758 000 \$ alors que vous avez trois soumissions aux montants de 6 400 000 \$, 6 300 000 \$, 6 300 000 \$. Les fameux "imprévus et variations" jouent pour 614 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais finalement c'est la même question pour la même réponse parce que ce qui valait dans l'autre cas vaut dans celui-là aussi.

M. Chevette: La construction d'un aéroport ne se mesure pas en tonnes métriques qui s'étendent...

M. Côté (Charlesbourg): Ah, bon...

M. Chevette: ...exclusivement. Il y a de l'asphalte, il y a des heures de drainage, il y a des heures de machinerie mécanique, il y a, bien sûr, du chargement qui peut se mesurer et il y a de l'asphalte. En asphalte, on peut avoir un taux fixe à 30 \$ la verge au lieu de 43 \$... Ce n'est pas la même affaire.

M. Côté (Charlesbourg): Cela, M. le député de Joliette, c'est la pratique du sud. Il faut monter dans le nord pour savoir ce qui se passe. C'est ce que le ministre des Transports a fait à la fin d'août pour aller visiter les différents aéroports en construction.

M. Chevette: On sait même où vous avez couché, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui? Chez Johnny May sur la Saint-George, j'ai couché à la salle 8, j'ai couché à Fort-Chimo au cours d'un voyage très révélateur sur ce qui se passe dans le Grand-Nord. C'est extrêmement important d'y aller pour être capable de comprendre ce qui s'y passe.

M. Chevette: J'y suis allé deux fois. C'est "le fun".

M. Côté (Charlesbourg): On m'a même dit que M. Garon y est allé aussi avec M. Clair à l'époque et certains Inuits m'ont raconté certaines aventures, principalement au niveau de la manutention des personnes, que je conterai en particulier au député de Joliette. Cela va être clair.

Il y a effectivement certains problèmes de travaux. Ce qu'il faut comprendre dans cet exercice, c'est que la confection des plans et devis - c'est spécifique à l'entente Canada-Québec - est sous la responsabilité

du gouvernement fédéral et la surveillance des travaux est, quant à elle) payée... Les gens sont mandatés par le gouvernement du Québec pour faire cette surveillance.

Il y a peut-être un petit détail très intéressant que je pourrais rappeler au député de Joliette, parce que c'est son gouvernement qui a signé l'entente. Il y avait à l'époque une provision budgétaire de 50 000 \$ pour la surveillance des travaux alors qu'il en coûte 700 000 \$ ou 600 000 \$ par aéroport pour les surveiller. Donc, ce qu'on est allé chercher dans la signature de l'entente, c'est 50 000 \$ pour chacun des aéroports, mais il nous en coûte la modique somme de 600 000 \$, 650 000 \$, 700 000 \$. C'est plus de 10 %.

M. Chevette: D'accord pour avril. Quant à moi, on peut considérer ceux d'avril comme vérifiés.

Le Président (M. Saint-Roch): Les engagements financiers du mois d'avril du ministère des Transports sont considérés comme vérifiés?

M. Chevette: Il y aurait peut-être l'engagement 38, M. le ministre: "Contrat pour la fourniture d'un service de traversier pour le transport des personnes et des marchandises entre l'Île-d'Entrée, Havre-Aubert et Cap-aux-Meules, comté des Îles-de-la-Madeleine, pour une période de trois ans." Un seul soumissionnaire. Est-ce parce que vous n'en avez pas eu d'autres?

M. Côté (Charlesbourg): Si c'est un Madelinot, c'est cela que vous me demandez?

M. Chevette: Non. Il y a eu un seul soumissionnaire?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me dit, c'est qu'il le fait depuis plusieurs années. Il y a eu effectivement un seul soumissionnaire et c'est la personne qui le fait depuis un certain nombre d'années.

Une voix: Cela vous intéresse-t-il?

M. Chevette: Cela m'intéresse de savoir ce qui s'est passé. D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Les engagements financiers du ministère des Transports pour le mois d'avril sont considérés comme vérifiés?

M. Chevette: Adoptés.

Mai

Le Président (M. Saint-Roch): Vérifiés. Voulez-vous passer maintenant au mois de mai?

M. Chevette: Les produits chimiques Allied, division Allied Canada Inc., 167 000 \$. Ce n'est pas marqué Service général des achats. Cela revient très souvent et ils sont tout seuls. Est-ce que vous pourriez me faire la distinction entre l'achat du calcium tantôt, où c'étaient des contrats négociés par le Service général des achats, par rapport à ici où ce n'est pas négocié par le Service général des achats et, pourtant, ils sont seuls.

Il y en a pour un couple de millions dans les deux ou trois pages qui suivent, peut-être plus que ça même. Il y a trois pages collées de la même firme de 11 à 19.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, c'est un volume assez appréciable en termes de transport et d'épandage. Dans le cas de l'autre, c'était du solide et, dans ce cas, c'est du liquide. Il semble qu'il n'y ait personne d'autre qui le fasse actuellement. Mais ce serait peut-être le moment d'inviter les compagnies à se spécialiser dans l'épandage et ça pourrait peut-être nous permettre d'avoir des meilleurs prix.

M. Chevette: Il n'y a pas d'autre firme d'épandage au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce domaine...

M. Chevette: C'est votre affirmation?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce qu'on me transmet comme réponse et que je vous transmets avec le plus d'empressement à propos d'épandage dans ce domaine dans des produits aussi spécifiques, semble-t-il.

M. Chevette: Oui, correct.

M. Côté (Charlesbourg): Mais on peut faire une petite recherche.

M. Chevette: On prend note que vous nous répondez qu'il n'y en pas d'autre.

M. Côté (Charlesbourg): Il faudrait que le député de Joliette donne la marge de manoeuvre nécessaire. Je prends information de mes fonctionnaires qui me disent qu'il n'y en pas d'autre.

M. Chevette: D'accord. Mais rendu à ces nombres de millions, on ne me fera pas accroire qu'il n'y a pas de compagnie qui fait de l'épandage. Il y en a qui font de l'épandage au Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Mais de ces produits.

M. Chevette: De cette nature de produit, si elles étaient sollicitées, peut-être que d'autres... Ce sont de très légères transformations et ça devient très intéressant pour des entrepreneurs et on assisterait à une forme de concurrence quelconque pour le bienfait des contribuables québécois. Je trouve que trois pages collées de 200 000 \$, 300 000 \$, 400 000 \$ ou de 500 000 \$, ça vaudrait la peine de les regarder.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends de la suggestion du député de Joliette qui est fort pertinente, c'était qu'effectivement il y a un seul producteur. Je pense qu'on peut acheter ces produits d'un seul producteur. Quant à ceux qui devraient épandre actuellement, il y a seulement celui-là. J'imagine qu'il y a d'autres gens capables de s'équiper pour épandre, étant donné le volume.

Ces commissions peuvent être très productives et on va faire le nécessaire chez nous pour vérifier un ensemble de choses à ce sujet.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Est-ce qu'on pourrait nous dire - ce n'est pas la première année que ces gens en font - depuis combien d'années ce sont les mêmes?

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait 20 ou 25 ans que c'est le même processus.

M. Chevette: Ce n'est pas une question de regarder. C'est le montant des engagements. Je pense qu'on essaie d'être positif dans l'étude des engagements. Quand on regarde des millions de dollars qui s'en vont sous prétexte qu'il y a un seul épandeur au Québec, alors qu'on sait très bien que - des épandages de pesticides, d'insecticides et de produits chimiques - il y en a beaucoup qui sont organisés présentement pour faire de l'épandage au Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends de la proposition du député de Joliette qu'elle est positive et qu'elle est reçue positivement.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Je voudrais bien ajouter, M. le ministre, que ça faisait partie du mandat de notre comité. On a étudié la possibilité d'avoir d'autres abat-poussière et, dans ce sens, il y a des travaux qui vont se

faire.

M. Côté (Charlesbourg): Un rapport très attendu, d'ailleurs.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. M. le député de Joliette.

M. Chevette: Aux engagements - j'ignore la page - 23 à 27, est-ce que les comités de sélection qui ont à choisir à même le fichier des fournisseurs - de 23 à 27 - sont constitués par le sous-ministre ou par les directions générales?

M. Côté (Charlesbourg): Chez nous, c'est le sous-ministre qui forme les comités.

M. Chevette: Il constitue les comités de sélection. Est-ce qu'il y a quelqu'un du fichier central des fournisseurs qui siège au comité?

M. Côté (Charlesbourg): Il pratique...

M. Chevette: Est-ce qu'il est formé exclusivement de fonctionnaires ou de gens de l'extérieur?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Michaud.

M. Michaud: Dans le cas des comités de sélection, la plupart du temps, ils sont formés de gens du ministère. Mais si, par exemple, c'est un problème qui touche les communications, on peut avoir quelqu'un du ministère des Communications, de l'extérieur. C'est arrivé, à l'occasion aussi, dans des ententes fédérales-provinciales comme le dossier sur la desserte, dans la Basse-Côte-Nord, une étude de faisabilité sur les deux lignes de chemin de fer qui sont là, il y avait même des gens qui représentaient le fédéral et les compagnies de chemin de fer au comité de sélection.

M. Chevette: Est-ce qu'on pourrait connaître, à l'avenir, les noms des actionnaires des compagnies qui sont sélectionnées, le nom des administrateurs? Par exemple, à l'engagement 22: "Contrat de services pour assurer le fonctionnement et les opérations de sécurité d'un camion mousse (camion de pompier) à l'aéroport de Bonaventure, pour une période de trois ans. Fournisseur: Cyrair Inc., New-Richmond." Il doit avoir un nom, le gars qui est propriétaire, qui est administrateur de cela. Est-ce qu'il y a possibilité d'avoir ces noms? À mon avis, vous ne les avez pas aujourd'hui.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère n'entreprendra pas de recherches pour tenter de trouver qui est administrateur, qui est actionnaire. Ils peuvent être fort différents. Vous savez ce qui se passe dans la pratique. Certains avocats vont demander l'incorporation, et merci, bonjour! Je ne pense pas que ce soit à nous, actuellement, de courir ces informations. Il y a des organismes gouvernementaux où les informations peuvent être prises. C'est à eux de les donner, à ce moment-là.

M. Chevette: Quand vous signez un contrat, il y a au moins un administrateur qui signe.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, j'imagine; moi, je n'en signe pas.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Michaud.

M. Michaud: C'est-à-dire qu'il y a une résolution de la compagnie qui nomme une personne pour signer le contrat. Dans la soumission, c'est indiqué. Cette personne a le droit de signer le contrat pour la compagnie.

M. Chevette: À plus forte raison, si ce sont des contrats négociés. Si ce sont des contrats pris à même le fichier central, il y a sûrement une identification d'une personne quelconque qui s'est inscrite et avec qui vous devez entrer en communication. Ce ne sont pas des personnes morales.

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-ci, je pourrais peut-être, je ne sais pas... Est-ce que dans la préparation des engagements financiers, si le but est de savoir qui a signé le contrat, je pense que c'est peut-être plus à ceux qui préparent les cahiers des engagements financiers de le demander, si jamais c'est le cas. Quant aux noms des administrateurs ou des gens qui ont demandé l'incorporation, ce n'est pas notre problème. Sur le plan contractuel, je n'ai pas d'objection à dire qui a signé le contrat avec nous, cela ne me dérange pas. Encore faudrait-il que ce soit à l'intérieur des engagements financiers pour que je ne traîne pas mon calepin. Pour être capable de répondre à chaque fois, on va prendre une brouette de calepins. Comme je n'en signe pas, alors...

M. Chevette: Le ministre comprendra qu'il peut y aller de l'intérêt public de savoir, par exemple, qui a signé un contrat...

M. Côté (Charlesbourg): J'ai très bien compris...

M. Chevette: ...surtout quand il s'agit de contrats négociés...

M. Côté (Charlesbourg): ...l'intérêt du député.

M. Chevette: ...ou encore de comités de sélection.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai très bien compris l'intérêt du député.

M. Chevette: Cela pourrait être très intéressant de savoir, par exemple, qu'au fichier des fournisseurs, à la suite d'une décision d'un comité de sélection, comme par hasard, c'est la firme XXXX. Cela ne dit rien. Tout à coup, en fouillant des listes toutes mélangées, on découvre que cela vaut la peine.

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez que si vous faites allusion à un certain nombre de choses que j'espère nous aurons le temps de discuter...

M. Chevette: Bien sûr!

M. Côté (Charlesbourg): ...on pourra certainement parler d'un certain nombre de choses. J'ai des petits dossiers entre les mains, et si vous voulez qu'on en discute, on va en discuter et vous allez voir que, dans certains cas, il y a peut-être des réponses qui pourraient venir avant la passation des pouvoirs.

M. Chevette: Avant la?

(16 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): La passation des pouvoirs.

M. Chevette: Ah! Vous ferez valoir vos points de vue. On est là pour faire sortir la vérité.

M. Côté (Charlesbourg): La vérité, nous aussi.

M. Chevette: Vous avez l'air très soucieux de cela. Depuis le début de l'après-midi que je vous entends parler de cela. Alors, n'ayant rien à cacher, vous n'avez pas intérêt à le cacher.

M. Côté (Charlesbourg): Non plus. D'ailleurs, je vous ai dit que j'étais même prêt à vous fournir, dans la mesure où on le demande dans la préparation, le nom de celui qui a signé le contrat. Quelle belle ouverture d'esprit! On n'en a pas connu autant avant le 2 décembre.

Une voix: Bravo!

M. Chevette: Ah, ben oui! On pourrait en parler longuement de cela.

M. Côté (Charlesbourg): On va s'en

parler. Soyez sûrs qu'on va s'en parler.

M. Chevrette: Que je sache, ce n'est pas vous autres qui avez inventé le financement des partis politiques.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Chevrette: À l'engagement 40, vous dites que vous avez demandé trois soumissions et on ne les a pas. Il y a seulement Pavex qui a soumissionné. Ah! D'accord. J'ai mal lu. Mais est-ce qu'on pourrait savoir à qui vous en aviez demandé? Normalement, vous l'inscriviez et là, il n'y a pas de réponse.

M. Michaud: C'est sur invitation. À moins de 75 000 \$, nous demandons...

M. Chevrette: Mais une soumission demandée, c'est comme pour une municipalité qui est obligée, quand cela coûte moins de 25 000 \$, de demander deux ou trois soumissions. Elle demande à un type qui achète son asphalte de Sintra, par exemple, elle demande à Sintra, sachant qu'il n'y en aura qu'un seul finalement. Écoutez, on a vu neiger nous autres aussi. On sait comment cela se passe dans les faits.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends que vous avez déjà vu neiger. On va vous montrer la couleur de la neige.

M. Chevrette: Je voudrais le savoir, parce qu'il est très important que vous le notiez quand même.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que oui, mais peut-être que M. Michaud pourrait expliquer comment on procède dans le cas des invitations.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Michaud.

M. Michaud: Pour les invitations, les noms des fournisseurs n'apparaissent pas au fichier pour des affaires de moins de 75 000 \$. À ces gens, nous envoyons les documents de soumission et ils y répondent. Dans ce cas-là, il n'y en a eu qu'un seul.

M. Chevrette: D'accord, mais, à ce moment-là, vous marquez: Soumissions demandées à Pavex, à Sintra ou je ne sais trop, à tel M. Lupien de Laval. On sait alors lequel a répondu.

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce qu'on me dit, c'est que c'est déjà fourni aux engagements financiers. Cela ne relève plus de nous, cela relève d'eux, qui préparent le cahier.

M. Chevrette: C'est possible parce que j'ai déjà vu cela ailleurs. J'ai déjà vu des noms et cette fois-ci je ne les voyais pas au bas de la page.

M. Côté (Charlesbourg): On est ouverts.

M. Chevrette: Je l'ai vraiment vu à d'autres endroits où on n'a pas fourni de cotations ou même des cotations partielles. Parfois, c'est marqué "cotation partielle". Dans ce cas-ci, on ne savait pas à qui vous aviez demandé les cotations.

M. Côté (Charlesbourg): À l'engagement 41, ils sont là, mais ils ont fourni des cotations.

M. Chevrette: Ils en ont fourni mais il y en a aussi qui fournissent des cotations partielles. C'est même écrit. D'autres n'en fournissent pas du tout. On voyait un nom, sans chiffres. Cela va pour cela.

À l'engagement 46, je voudrais comprendre ceci. Deux chiffres apparaissent. Il y a un chiffre pour la première année et un autre pour la deuxième année. C'est très partiel et c'est difficile à analyser tel que c'est reproduit. Je ne dis pas que c'est la faute du ministère des Transports, mais regardez les chiffres: 1986-1987, 17 000 \$; total de l'engagement: 66 000 \$, si vous comptez le montant de 49 000 \$. Dans le cas des soumissionnaires qui ont donné leur cote, vous avez une première année à 19 000 \$. Qu'est-ce qui nous dit que la deuxième année n'est pas à 50 000 \$? On ne le sait pas. Il est difficile pour nous d'analyser le fait que la soumission est sensément la plus faible, puisqu'on n'a pas d'autres chiffres. Il se pourrait qu'un employeur cote plus haut la première année et plus bas la deuxième. Il me semble qu'il y a quelque chose qui accroche là pour nous permette en tout cas de faire notre travail adéquatement, de porter un jugement de valeur sur l'engagement financier.

Haltes routières

M. Côté (Charlesbourg): Au chapitre des haltes routières, éventuellement, vous n'aurez plus ces problèmes.

M. Chevrette: Non. D'ailleurs, on a quelques questions là-dessus.

M. Michaud: Il y a une indexation à chaque année. Mais cela pourrait très bien être inscrit dans les engagements financiers, à savoir que la première année, c'est un montant de 19 999 \$ dans ce cas précis et qu'il y a une indexation la deuxième année qui est connue. Les montants s'additionnent à 66 000 \$ au total.

Quand on dit environ 20 000 \$ la

première année, il y a une indexation sur les deux autres années à venir d'environ 6000 \$. C'est probablement un montant d'environ 23 000 \$...

M. Chevette: C'est l'indexation automatique.

M. Michaud: C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Étant donné ce dossier qui a connu toutes sortes de bouleversements pendant l'été, est-ce qu'on pourrait connaître du ministre la situation? Il y a eu des négociations, un moratoire sur la mise en vigueur du règlement; où cela en est-il présentement?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, il n'y a jamais eu de moratoire sur le règlement lui-même. Cela a toujours été très clair que le règlement était là. Ce que j'ai voulu faire, dans un premier temps, c'est de signifier la volonté très ferme du gouvernement de régler le problème des haltes routières, parce qu'il faut connaître l'historique du dossier, ce qui est très important pour être capable de comprendre ce qui se passe.

En 1982-1983, des individus se présentent au ministre du Tourisme de l'époque qui, si je ne m'abuse, était M. Biron, pour obtenir des permis de cantiniers pour utiliser les haltes routières moyennant paiement de 50 \$ et moyennant une résolution de la municipalité à l'intérieur de laquelle se trouve la halte routière signifiant que cet individu X est la personne qui devrait utiliser la halte routière, ayant donc droit de fonctionner. Mais c'est le ministère du Tourisme qui, dans sa grande générosité, permet à des cantiniers d'aller s'installer sur la propriété du ministère des Transports.

Permis renouvelé, 1983-1984; permis renouvelé 1984-1985. Arrive l'année 1985, au ministère du Tourisme on dit: Nous, on ne se mêle plus de cela, c'est maintenant l'affaire du ministère des Transports. C'est son affaire. De telle sorte qu'on a même retourné les 50 \$, des mandats-postes, par exemple, à Blaise Charland, Victoriaville. On a retourné son mandat-poste en disant: M. Charland, ne vous occupez plus de cela, il n'y a plus de permis. C'est M. Biron qui avait autorisé cela dans le temps, dans sa grande générosité, mais maintenant cela ne fonctionne plus.

Donc, le ministère des Transports dit: Est-ce qu'on va continuer chez nous, sur notre propriété, à maintenir des cantines à froid, des cantines à chaud, des marchés aux puces, des marchés de fruits et légumes? Avec toutes les pressions des restaurateurs

qui disaient: Cela n'a pas de bon sens. Ce que j'ai fait, j'ai fait adopter un règlement nous permettant de faire le ménage des haltes routières.

C'est très clair. À ce moment, l'opinion populaire ne s'était pas très clairement exprimée quant à la volonté précise d'avoir un niveau de restauration dans les haltes routières. Ce débat a permis aux gens qui utilisent les haltes routières de dire: Oui, il y a une nécessité d'avoir un degré de restauration au niveau des haltes routières. Je pense que la manifestation a été très claire, ce qui a amené le ministre des Transports à être très prudent dans l'application intempestive du règlement qui aurait davantage brisé des choses que réglé la situation qu'on voulait régler.

J'ai rencontré, à plusieurs reprises, les cantiniers ou les représentants des cantiniers, association qui représente des cantiniers de Rivière-du-Loup à Saint-Hyacinthe et, par extension, certaines personnes qui exploitent le même genre de produits dans la grande région de Montréal, avec la collaboration de France Dionne, députée de Kamouraska-Témiscouata, qui a fait l'inventaire de tout ce qui se passait chez nous au niveau des haltes routières. On a cheminé et on en est venu à ce que je peux vous dire aujourd'hui, à la conclusion qu'il devrait y avoir, au niveau des haltes routières, un certain niveau de restauration à froid.

C'est la décision à laquelle nous en sommes venus. Actuellement, ce que nous sommes à consulter, c'est de trouver le mécanisme qui va permettre de déterminer qui, éventuellement, pourra être dans les haltes routières et dispenser ce service moyennant des conditions très claires et très précises qui vont obliger la personne qui sera le détenteur du droit à faire l'entretien de la halte routière. Quand on dit entretien, ce n'est pas uniquement les services d'utilité publique, c'est aussi l'aménagement paysage qu'il y a autour des haltes routières et s'assurer du maintien du patrimoine québécois.

Donc, à ce moment, nous faisons d'une pierre deux coups, nous satisfaisons à la demande des gens qui veulent avoir un certain niveau de restauration et nous passons, en bonne partie, la facture qui nous coûte aux alentours de 2 000 000 \$ à 2 500 000 \$ annuellement pour l'entretien des haltes routières à ceux qui vont éventuellement soumissionner. Comme le réseau était très bien implanté sur l'autoroute 20, ce que nous complétons actuellement, c'est l'ensemble du réseau autoroutier quant aux haltes routières, qui devrait connaître son dénouement très prochainement.

À cela, s'ajoutent un certain nombre de problèmes qu'il faut régler. C'est qu'effectivement, il y a des liens

contractuels qui nous lient avec un certain nombre d'entreprises qui ont pris l'entretien des haltes routières. Il y a aussi un certain nombre de personnes qui, au ministère, avaient comme vocation première et unique l'entretien d'un certain nombre de haltes routières. J'ai déjà eu à ce propos des entretiens téléphoniques avec M. Jean-Louis Harguindeguy, président du syndicat des fonctionnaires, qui avait pour préoccupation le sort de ces employés. Nous continuons d'échanger des vues sur ce sujet.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Joliette.

M. Chevette: M. le Président, les suppléments aux engagements 70, 71 et 72, c'est dû à des impondérables. Est-ce que ces suppléments sont négociés pour en arriver à des sommes du genre?

M. Michaud: Ce sont des suppléments à des contrats qui sont négociés et basés sur des quantités. Dans le cas présent, ce sont des travaux de fabrication et d'installation des postes de contrôle aux stations des trains de banlieue. On doit dire qu'ils travaillaient dans du vieux matériel et tout cela. Dès qu'ils commencent à démolir, il y a des pièces à remplacer qui deviennent des coûts à négocier avec la compagnie, l'entrepreneur qui a le contrat.

M. Chevette: ...demande.

M. Michaud: C'est négocié avec la compagnie.

M. Chevette: C'est négocié.

M. Michaud: C'est cela.

M. Chevette: Ils doivent fournir les preuves à la fois de temps et de matériaux.

M. Michaud: C'est cela.

M. Chevette: Est-ce que cela règle souvent des poursuites?

M. Michaud: Il est possible que certains entrepreneurs n'acceptent pas le prix qu'on leur offre et viennent en réclamation contre le ministère. Dans ce temps-là, cela se règle dans un autre service qui n'a pas eu à faire sur le chantier.

Mme Harel: Sur cet engagement 70...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel; ...M. le Président, cela fait bien partie de l'entente fédérale-provinciale? C'est dans le cadre des 15 000 000 \$

affectés aux ferroviaires et autobus articulés.

M. Michaud: Non, non. C'est dans le cadre...

Le Président (M. Saint-Roch): M. Michaud.

M. Michaud: ...de l'entente sur les trains de banlieue.

Mme Harel: Oui, d'accord. On reviendra sur les trains de banlieue.

M. Michaud: C'est actuellement à 50-50 pour les dépenses.

Mme Harel: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que les engagements du mois de mai du ministère des Transports sont vérifiés? Vérifié.

Juin (suite)

Nous appelons maintenant le mois de juin.

M. Chevette: Aux engagements 47, 48 et 49, on remarque que ce sont des contrats de services pour effectuer la cueillette, la disposition et le transport de détritus à l'intérieur des emprises sur les abords des autoroutes... Il n'y a pas d'appels d'offres là-dessus? Ce sont de petits contrats d'après ce qu'on peut observer, bien sûr. Sur les abords des autoroutes, pourquoi ne pas appeler 1, 2 ou 3 pour faire bénéficier les contribuables québécois d'une certaine forme de concurrence dans ce secteur parce que... On ne viendra pas me dire qu'il y en a un seul dans cela.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Michaud.

M. Michaud: Quant aux trois contrats qui sont énumérés, l'un avec les Ateliers Dominique, l'autre avec les Ateliers & cantine du Centre de détention du Québec et le dernier avec les Établissements du Gentilhomme, c'est pour permettre la réinsertion des détenus dans la société. Ce sont des gens en détention qui travaillent sur ces chantiers. L'expérience que cela a donné au fil des années a été excellente.

M. Chevette: Une décision administrative ou politique?

M. Michaud: C'est-à-dire que la décision est entérinée par le Conseil du trésor.

M. Côté (Charlesbourg): Elle est dans

ces cas-là davantage politique qu'administrative, parce que si elle était administrative, il y aurait soumissions publiques. Dans ce sens-là, l'expérience vécue au cours des dernières années fait en sorte que cela permet à certains détenus de se réhabiliter, finalement, de se donner au moins une marge de manoeuvre au moment où ils sortent de leur état actuel.

M. Chevrette: Est-ce qu'il y a un gain en fin de compte? Il doit y avoir une évaluation à un tarif horaire.

M. Côté (Charlesbourg): Un gain pour le ministère ou pour...

M. Chevrette: Non, cela peut être aussi bien pour le ministère. L'objectif, parce que tel que libellé, les Ateliers Dominique Inc., à Hull, cela peut être aussi bien une compagnie.
(16 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Pour ce qui est du ministère, c'est négocié au prix du ministère. Donc, sur le plan des coûts, cela peut s'apparenter sensiblement aux coûts qu'on paierait à la compétition. Sur le plan des avantages pour les bénéficiaires de ces ententes, je pense que c'est effectivement positif dans la plupart des cas.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Richmond.

M. Vallières: Est-ce qu'on pourrait nous indiquer si c'est le seul cas, le seul endroit où le ministère procède avec des organismes comme ceux-là qui sont sans but lucratif, ou si cela se présente...

M. Michaud: Les trois listés, les engagements 47, 48 et 49.

M. Vallières: Mais est-ce que c'est dans ce seul genre de situation ou s'il y a...

M. Michaud: C'est le seul genre de situation, principalement la tonte de gazon ou le débroussaillage le long des autoroutes.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Joliette.

M. Chevrette: Règle générale, dans ce genre de concession - c'est un peu un genre de concession que vous accordez, à toutes fins utiles - à différents groupes de la société, la demande vous est-elle faite par des ministères ou directement par les centres?

M. Michaud: C'est le ministère de la Justice, principalement, qui fait la demande originalement et qui suit aussi, d'ailleurs, les dossiers pour s'assurer qu'on a un bon

service. Ils font l'évaluation des contrats qui ont été octroyés de cette façon.

M. Chevrette: Il y en a peut-être une couple, trente secondes...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Joliette.

M. Chevrette: C'est que les explications données tantôt disposent de plusieurs... Prenons l'engagement 113 dans juin. Vous avez un comité de sélection pour un contrat de services de 25 000 \$. Quelle est la coutume? De temps en temps, vous avez des contrats de 100 000 \$ négociés. Tout à coup, il y a un comité de sélection pour un contrat de 25 000 \$. Quels sont les critères qui vous guident pour choisir à quel moment vous choisissez d'y aller par sélection ou par contrat négocié?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Celui-là est un cas très particulier où le pont a toute une histoire quant à la responsabilité de certaines déficiences, quant à sa capacité portante avec un certain nombre de problèmes de structure. Il y a tout un débat actuellement quant à la responsabilité. Est-ce la responsabilité du constructeur, est-ce la responsabilité de ceux qui ont fait la confection des plans et devis? C'est une bataille qui, sur le plan juridique, risque de s'éterniser assez longtemps. Dans ce cas-ci, ce qu'il nous fallait trouver, c'est une firme qui n'était ni de près ni de loin mêlée à l'un ou à l'autre de telle sorte qu'on puisse avoir une expertise qui nous est propre pour tenter de cheminer ce dossier-là. Alors, c'est l'explication de ce qui arrive ici. Quant à la procédure, je pense que M. Michaud peut vous l'expliquer de manière plus...

Le Président (M. Saint-Roch): M. Michaud.

M. Michaud: Dans ce cas-là, le montant était inférieur à 50 000 \$, donc nous aurions pu aller au fichier pour avoir une firme, mais cela prenait des entreprises qui n'avaient pas touché au design de ce pont et aussi qui étaient versées dans le domaine du béton précontraint qui est une spécialité assez peu répandue, disons, dans les bureaux d'ingénieurs-conseils, du moins sur le genre de structure qui a été construite là-bas. La firme Dessau a été retenue pour donner l'expertise.

M. Chevrette: Quand vous dites "comité de sélection", vous choisissez parmi combien? Votre échantillonnage de base est de combien?

M. Michaud: Dans ce cas-là, il y avait quatre firmes qui ont été admises à soumettre une proposition.

M. Chevrette: Y a-t-il un montant versé pour les firmes qui soumettent une proposition?

M. Michaud: Pas du tout. D'aucune façon, si ce n'est que si... Le ministère des Travaux publics le fait quand ce sont des constructions de bâtisses. Il est évident que les architectes ont des sommes assez astronomiques à dépenser pour arriver à faire une présentation pour l'architecture d'une bâtisse. Dans le cas des soumissions pour... D'ailleurs, ce ne sont pas des soumissions, ce sont des ordres de candidature. Dans le cas de...

M. Chevrette: C'est à partir des curriculum vitae, de...

M. Michaud: ...plans et devis...

M. Chevrette: ...l'expérience et de l'expertise de chaque compagnie que se fait la sélection.

M. Michaud: C'est comme cela qu'elles sont évaluées.

M. Chevrette: À l'engagement 153, je remarque que, la majorité du temps, les suppléments sont de l'ordre de 5 %, 4 % ou jusqu'à 10 %. Le supplément versé ici à l'engagement 153 est de plus de 25 %.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un beau cas et ce n'est pas pour rien que j'ai demandé au député de Richmond, M. Vallières, d'étudier un ensemble de choses dans ce qui se passe quant à notre incapacité de produire et construire des routes. On se présente devant le BAPE, dans certains cas, avec des études faites au ministère et qui nous amènent à produire une documentation majeure pour tenter de convaincre le BAPE qu'on doit prendre tel tracé plutôt que tel autre. Notre expérience actuellement est assez laborieuse, merci, en ce sens que le BAPE demande des avis additionnels, des études additionnelles, complémentaires - prenez tous les qualificatifs que vous voulez de cette nature - afin d'avoir le portrait global de la décision qu'il devra rendre éventuellement. C'est un cas typique pour répondre à des exigences ou à des demandes du BAPE. Dans ce cas-ci, la firme qui était là s'est vu octroyer des mandats additionnels. C'était la firme qui avait été sélectionnée par un comité et qui répond de manière complémentaire aux informations sollicitées par le Bureau d'audiences publiques, étant sur le chantier, étant sur le même tracé. Dans ce sens-là, comme vous

pouvez le constater, c'est assez dispendieux, merci, pour le ministère des Transports,

M. Chevrette: Est-ce qu'on s'entend pour dépasser un peu 17 heures, de toute façon, comme cela était prévu?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. D'ailleurs, ce que le sous-ministre me dit, c'est que cet exemple vaut pour le projet dont on parle et pour un projet que connaît très bien le député de Joliette, le contournement de Joliette.

M. Chevrette: Oui, ce qui n'est dû ni au gouvernement, ni au député.

Mme Harel: Ni au BAPE.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Chevrette: Il faudrait bien spécifier...

M. Côté (Charlesbourg): Je disais que c'était le même genre de problèmes qu'on rencontrait, des réponses à donner au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

M. Chevrette: Oui, qui sont souvent des demandes de municipalités, à part cela, ou de groupes de citoyens ou encore des projets qui nous arrivent comme des boîtes à surprises.

Mme Harel: M. le Président...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: ...on va devoir, j'imagine, passer à l'examen des engagements en matière de développement régional; sinon, j'aurais une question à poser au ministre sur l'élargissement de la route 116.

Une voix: On va jusqu'à 17 heures,

Mme Harel: Je ne pose pas la question.

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez avoir une réponse à quatre "voies".

Le Président (M. Saint-Roch): Pour clarifier, est-ce que ceci termine l'étude des engagements du mois de juin?

M. Chevrette: ...si on veut donner quelques minutes à Jacques pour qu'il puisse poser ses questions pendant dix ou quinze minutes.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que les engagements du mois de juin du ministère des Transports sont considérés comme vérifiés?

M. Chevette: On n'a pas le choix, on n'a plus de temps.

Le Président (M. Saint-Roch): Et juillet?

M. Chevette: Pas le temps.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'ils sont considérés comme vérifiés?

M. Chevette: Je suis obligé de dire oui, il paraît.

Développement régional

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a consensus pour aller jusqu'à 17 h 15 pour terminer le développement régional?

M. Chevette: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Consensus.

M. Côté (Charlesbourg): Volontiers parce que je pense qu'à notre dernier exercice pour les engagements antérieurs M. le député de Lac-Saint-Jean n'avait pu être présent, si ma mémoire est fidèle.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lac-Saint-Jean.

Juin

M. Brassard: J'ai quelques questions sur des engagements de juin et de juillet. Pour juin, c'est l'engagement 41 qui consiste en une subvention de 50 000 \$ à la MRC Denis-Riverin pour élaborer une stratégie de développement économique. Évidemment, les questions que je me pose à ce sujet-là sont les suivantes. D'abord, pourquoi la MRC Denis-Riverin? Deuxièmement, comme on sait qu'il y a presque une centaine de MRC au Québec, est-ce qu'il s'agit là d'une stratégie nouvelle de la part du ministre ou est-ce qu'il s'agit d'une expérience? Est-ce que cela pourrait donner lieu à un contrat de développement sur lequel - comme vous le savez, on nous l'avait indiqué la dernière fois - il y a un moratoire qui a été décrété?

M. Côté (Charlesbourg): Cela s'inscrit dans le cadre d'une décision que j'ai prise personnellement et que j'ai fait entériner par les instances, puisqu'elle est devant nous pour discussion. Dans tout le processus du développement régional, il y a un certain nombre de choses dont on doit tenir compte. À mon arrivée à la tête de l'OPDQ, il y avait deux ministres responsables des sommets régionaux. Demain, j'aurai l'occasion de rendre publique, à Montréal, la nouvelle

politique quant à la tenue des sommets régionaux,

M. Brassard: Demain ou jeudi?

M. Côté (Charlesbourg): Excusez-moi, jeudi.

M. Brassard: Jeudi, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis à mettre les dernières retouches à ce qui est aussi essentiel, soit de terminer l'opération des limites géographiques des régions administratives. Cette carte est importante puisque, si on tient demain matin des sommets, vous le verrez jeudi, en termes de décision gouvernementale, il faut quand même savoir dans quelle région on les tient. Logiquement, il n'y aura maintenant qu'un seul ministre responsable des sommets régionaux, c'est le ministre responsable de l'OPDQ. Par la suite, il y a une série de mesures dont on a discuté antérieurement et dont nous rediscuterons dans l'avenir quant à l'articulation du développement en région. Des contrats de développement, il va en exister. Ils vont éventuellement être animés dans la mesure où nous aurons terminé les deux premières opérations qui sont essentielles et qui sont d'abord prioritaires. Il va y avoir des contrats de développement. Il va y avoir d'autres sommets du même type que celui de L'Or-Blanc qui a été une expérience tout à fait fantastique et qui a permis à une MRC qui avait été la grande oubliée du sommet de l'Estrie de rattraper le temps perdu et que le gouvernement s'occupe d'elle un peu.

Dans le cas précis de l'engagement qui fait l'objet de vos questions, effectivement, c'est une décision qui visait à aider une MRC, Denis-Riverin, qui dans la division de la carte des régions administratives a été laissée pour compte. On a décidé de créer une région de la Gaspésie en disant: La MRC Denis-Riverin, vous n'êtes rattachée, pour le moment, ni à l'une, ni à l'autre. Vous devrez éventuellement décider à qui vous voulez être rattachée. Un comité a été formé de gens du milieu et du ministre de l'époque, M. LeMay, et il y a un problème qui n'a pas été résolu que nous nous apprêtons à résoudre avec la définition des limites géographiques. Voilà donc une MRC qui, avec celle d'Avignon, est un des parents les plus pauvres de la Gaspésie. Effectivement, de manière historique - je ne parle pas uniquement de votre gouvernement - elles ont toujours été, ou à peu près, laissées pour compte dans des projets d'importance sur le plan gouvernemental. Comme nous avons annoncé la tenue d'un sommet économique de la Gaspésie au cours de l'automne 1987, nous avons considéré qu'il fallait donner un soutien très important à la MRC Denis-

Riverin afin qu'elle puisse dès à présent travailler dans des axes de développement qui lui sont propres, compte tenu de ses ressources. Finalement, c'est un soutien très important quant à la préparation du sommet économique qui devra se tenir en Gaspésie.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Je veux seulement corriger les propos que vient de tenir le ministre. À la suite d'un décret gouvernemental, il avait été formé effectivement un comité de trois personnes qui avaient à compléter une consultation pour décider à quelle région appartiendrait Denis-Riverin. Ce comité avait fait rapport et le gouvernement précédent avait pris la décision de la rattacher à la région de la Gaspésie et de créer la région de la Gaspésie. Cela avait été décidé en novembre après une consultation de ce comité des trois et d'un consensus qui s'était dégagé dans le milieu.
(17 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Là-dessus, on pourrait s'en parler longuement parce que j'ai rencontré les personnes du milieu et je pense que le député fait bien de dire qu'effectivement à la fin novembre, si je ne m'abuse le 28 ou le 27 novembre, il y a eu un...

M. Brassard: Il y a eu un décret, en tout cas, qui décidait que Denis-Riverin était rattachée à la Gaspésie.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais on pourrait se parler longuement du soir dans le motel à Sainte-Anne-des-Monts, au Monaco, comment cela s'est décidé. J'ai fait le tour au mois de janvier pour aller vérifier sur place s'il y avait cette volonté et je dois vous dire que ce n'était pas très clair.

M. Brassard: On verra quelle décision vous allez prendre, si vous allez continuer de la maintenir rattachée à la région de la Gaspésie ou à une autre région; on verra la décision que vous allez prendre, si elle est semblable ou non à celle que nous avons prise.

Une dernière question là-dessus. Si je comprends bien, vous avez l'intention de répéter cette expérience, surtout quand il s'agit de MRC qui, comme vous le dites, éprouvent un certain nombre de difficultés ou qui font peut-être un peu figure d'enfants pauvres - vous me permettez l'expression - par rapport aux autres qui les entourent. Donc, ce n'est pas un cas exceptionnel qu'on voit ici dans les engagements financiers, il se pourrait bien que cela puisse se répéter pour d'autres MRC.

M. Côté (Charlesbourg): Certainement,

je pense que notre responsabilité est de tendre à avoir un peu plus d'équilibre à l'intérieur des régions et de faire en sorte que les capitales ne bouffent pas tout. La politique des sommets régionaux antérieurs et de la carte des régions administratives a fait en sorte que nous avons concentré autour des capitales bien des choses et que, par le dynamisme que procure l'implantation dans une capitale de tous les fonctionnaires, en règle générale, les projets s'installent très facilement autour de la capitale mais très difficilement ailleurs.

On retrouve un certain nombre de MRC qui sont des têtes ou des queues de régions et ces gens-là, en règle générale, ne reçoivent pas ce à quoi ils ont droit en termes d'équilibre et de développement régional. Effectivement, vous avez raison de dire qu'au niveau des contrats de développement, au niveau de sommets éventuels des MRC et à la fois de support, sur le plan de la recherche pour trouver des axes de développement fort intéressants au niveau des MRC, il y a une nouvelle volonté qui va davantage tenir compte du contexte difficile de ces MRC plutôt que de donner à une MRC qui est déjà bien pourvue tous ces privilèges.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Vous avez annoncé cette semaine des nouveautés en termes de mécanique concernant les sommets. Est-ce que c'est pour bientôt également, l'annonce de la nouvelle carte des régions, compte tenu que quand on s'en était parlé à l'occasion de l'étude des crédits, le moratoire que vous aviez décrété à ce sujet devait se terminer vers la fin juillet. Nous sommes rendus maintenant presque à la fin de septembre. Quelle est votre échéance à ce sujet?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une commande qui est assez...

M. Brassard: Pas facile.

M. Côté (Charlesbourg): ...laborieuse merci, puisque lorsqu'on joue avec des limites de régions, il y a des sensibilités, des susceptibilités...

M. Brassard: J'en conviens.

M. Côté (Charlesbourg): ...des sentiments d'appartenance qui tantôt sont facilement visibles, tantôt ne le sont pas. Effectivement, nous avons acheminé ce dossier et nous avons franchi une première étape la semaine dernière, une étape que je pourrais qualifier de préliminaire au niveau du COMPADR, Comité ministériel permanent

d'aménagement et de développement régional, quant à notre proposition.

Ce que je veux vous dire à ce moment-ci - je l'avais fort bien situé au moment où nous avons hérité du bébé - c'est que nous avons, en termes de régions, proposé des limites - nous, quand je dis "nous", c'est le gouvernement et le gouvernement qui nous a précédés - géographiques sans nécessairement dire ce qu'il y aurait à l'intérieur. Pour donner l'exemple, c'est qu'on a vendu une maison en disant: Les murs extérieurs seront ceux-ci, faits de briques, mais quant à la division intérieure, combien il y aura de chambres à coucher, combien grande sera la cuisine et ce qu'on va faire avec le sous-sol, il n'y en avait point mot.

Ce que nous faisons actuellement, c'est de compléter les limites géographiques, d'être capables d'intervenir pour dire: Voici ce qui, dans une région, est essentiel en termes de présence ministérielle, une présence de ministères, voici ce qui est souhaitable et voici ce qui, à notre avis, ne nécessite pas une implantation au niveau de la région. On va même plus loin que cela. On va arriver avec ces propositions et on va même arriver en disant: Ce ministère-ci est un ministère essentiel et il s'implantera dans telle ville ou telle municipalité. Ce ministère-ci est souhaitable, il s'implantera dans telle ou telle municipalité, de telle sorte que lorsque le dépôt sera sur la table, ce sera une maison avec des murs extérieurs, avec des murs intérieurs, des murs peints et un sous-sol aménagé. Les gens vont savoir ce qu'ils achètent et ce ne sera pas uniquement des murs extérieurs.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Alors, on jugera sur pièce mais le ministre, je pense, a oublié de me dire quand, le ministre a oublié de me dire quelle est son échéance.

M. Côté (Charlesbourg): Dans mon enthousiasme du dossier et ma connaissance profonde de chacune des issues des pièces et de la couleur du tissu qui va sur chacun des murs m'a fait oublier, effectivement, qu'il fallait finir par livrer la maison. Elle sera en démonstration très prochainement, et nous espérons que d'ici...

M. Brassard: À l'exposition, avec la maison Kinsmen, donc.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce ne sont pas des maisons de rêve. C'est ce qui est humainement souhaitable et ce que l'État pourra se payer. Nous espérons, d'ici un mois, un mois et demi, achever le dossier.

M. Brassard: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lac-Saint-Jean.

Rendez-vous 87

M. Brassard: À l'engagement 42, Corporation Rendez-vous 87, je suppose qu'il s'agit de cet événement qui aura lieu à Québec, où nous recevrons l'équipe de hockey soviétique. J'ai souvenance d'une déclaration récente du ministre qui jugeait trop élevée la demande de cette institution. Il était question d'une demande d'aide de 1 000 000 \$ à ce sujet. Là, on se retrouve en face d'un engagement de 100 000 \$. Les questions que je me pose à ce sujet, c'est d'abord le montant précis de la demande de la Corporation Rendez-vous 87? Combien ces gens ont-ils demandé au gouvernement du Québec? Je sais qu'ils font une démarche semblable également auprès du gouvernement fédéral. Combien ont-ils demandé au gouvernement du Québec? Est-ce que ces 100 000 \$ constituent un premier versement ou une subvention globale? Est-ce que ce sera suivi d'autres versements? Si c'est plus de 100 000 \$, est-ce que vous avez décidé du montant total de l'aide que vous comptez accorder à cette institution?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Puisque le député de Lac-Saint-Jean pose la question concernant Rendez-vous 87 et qu'il est originaire du Saguenay—Lac-Saint-Jean, il me permettra en premier lieu de sympathiser avec lui pour la retraite de Mario Tremblay qui est un "bleuet" très connu dans le monde du hockey. Nous, du côté des Nordiques, saluons son départ avec beaucoup d'enthousiasme.

Quant à Rendez-vous 87... Non, ce n'est pas la position gouvernementale. Il est clair que Rendez-vous 87, jusqu'à maintenant, fait couler beaucoup d'encre et que les gens l'ont davantage associé à deux parties de hockey entre les Russes et les étoiles de la Ligue nationale. C'est beaucoup plus et c'est davantage. À votre question: Est-ce que c'est la subvention totale que le gouvernement donnera? Je vous dis: Je souhaite ardemment que non.

À l'autre question à laquelle faisais référence le député, tout à l'heure, lorsqu'il disait que j'avais dit que 1 000 000 \$, c'était beaucoup trop, vous me permettrez de vous corriger. J'ai dit: 2 000 000 \$, c'est beaucoup trop.

M. Brassard: Donc, 1 000 000 \$, ce n'est pas beaucoup trop.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Brassard: Donc, 1 000 000 \$, ce n'est pas trop.

M. Côté (Charlesbourg): Si on veut faire l'historique de 1534, on se rappellera que 1534...

M. Brassard: C'est 87, il me semble.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela. Des parallèles sont toujours très bons à certains moments vous savez. La Corporation Québec 1534-1984 a commencé son aventure avec 100 000 \$ de l'QPDQ sous votre gouvernement. La promesse formelle qui est faite à ce moment-ci, c'est que le gouvernement du Québec ne fera pas de fête parallèle pour compéitionner Rendez-vous 87. Quant aux mérites du dossier, il y a certains aspects qui méritent d'être soulignés en termes de retombées et d'impact publicitaire pour la région de Québec qui est reconnue comme une région très chaleureuse et très accueillante sur le plan touristique. Il faut se rappeler l'impact de la visite de M. Reagan à Québec qui a amené un flot de touristes très important dans les moments qui ont suivi. Il faut se rappeler que les problèmes connus en Europe sur le plan du terrorisme ont amené à Québec des touristes additionnels au cours de l'été. Cet événement va faire rayonner la ville et la région de Québec à travers le monde et il mérite d'être appuyé sous cet aspect et sous l'aspect de la connaissance à l'étranger d'un certain nombre de choses produites au Québec. C'est là-dessus que nous réfléchissons actuellement. Très bientôt, nous donnerons une réponse définitive aux autorités. Quant au député de Lac-Saint-Jean, qu'il soit assuré que lorsque nous aurons pris notre décision, nous irons droit au but.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Je voulais simplement signaler au ministre que dans mes questions, il n'y a aucun jugement de valeur sur l'événement. C'est simplement des informations que je souhaitais obtenir. Je constate, par conséquent - je ne pense pas me tromper en le disant - que pour le moment, il n'y a pas de décision formelle de prise quant au niveau de l'aide financière à accorder à Rendez-vous 87, le dossier étant encore à l'étude. C'est ce que je comprends de vos propos. J'aurais d'autres questions à ce sujet. La première: Vu que c'est un événement à caractère touristique, vous l'avez reconnu, est-ce que le ministère du Tourisme a été également sollicité, d'une part? D'autre part, est-ce que le gouvernement a - c'est une information que j'ai eue à cet effet, j'aimerais qu'on me la confirme

ou non - procédé à un prêt de fonctionnaires à l'organisme pour mettre en oeuvre cet événement?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, certains autres ministères ont été sollicités quant à leur participation. Le ministère du Tourisme, oui, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation aussi et le ministère des Relations internationales sont au coeur des ministères qui ont été consultés et qui feront partie de la réponse que le gouvernement va donner.

M. Brassard: Alors, il y a une concertation qui va s'établir.

M. Côté (Charlesbourg): Elle est établie. On est en phase finale de décision.

Quant à la question plus précise à savoir si le gouvernement a fait des prêts de personnel, je vous dis oui. Si jamais vous acceptez l'invitation de M. Aubut d'aller visiter les locaux, vous allez, à plusieurs égards, vous sentir un peu chez vous.

M. Brassard: Combien de fonctionnaires ont été prêtés, transférés, M^{le} le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne pourrais pas vous donner, à ce moment-ci, le nombre exact de personnes...

M. Brassard: Vous en connaissez quelques-uns, mais vous ne connaissez pas le nombre.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des visages dont on se souvient, bien sûr. Je suis allé à quelques reprises voir un certain nombre de choses pour Rendez-vous 87. Entre autres, je sais qu'une des personnes qui ont fait ta gloire de votre gouvernement sur un projet qui s'appelait OSE, à l'époque, M. Cloutier, est un de ceux qui sont prêtés là-bas et qu'il a des compétences dans le domaine des communications que personne ne peut nier. Quant au nombre précis, je ne peux vous le dire à ce moment-ci, parce que ce n'est pas sous ma responsabilité. C'est davantage le Conseil exécutif qui s'assure que les personnes qui sont prêtées sont en disponibilité à ce moment-ci.

M. Brassard: M. le Président, pourquoi...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Pourrait-on demander que la liste des fonctionnaires prêtés à l'organisme soit déposée non pas maintenant, mais dans les jours qui viennent?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois dire que je ne peux pas prendre d'engagement à ce niveau parce que ce n'est pas de mon ressort à ce moment-ci mais, chose certaine, il n'y a pas de cachette à ce niveau-là...

M. Brassard: Non, ce n'est pas...

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais juste pour terminer, il s'agirait...

M. Brassard: Ce n'est pas parce que je pense qu'il y a des cachettes.

M. Côté (Charlesbourg): Il s'agirait d'aller à Rendez-vous 87 pour prendre le nom des personnes qui sont là et on l'aurait automatiquement. Donc, je vais voir, dans la mesure où il y aura une communication publique quant à la participation du gouvernement.

Juillet

M. Brassard: J'aurais...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député du Lac-Saint-Jean.

M. Brassards ...une dernière question parce que, compte tenu du temps, je passerais immédiatement à juillet, l'engagement 50. Cela consiste en une subvention de 120 000 \$ qui a été accordée à l'Association des pourvoyeurs du Nouveau-Québec pour fins d'aménagement d'abris temporaires en plan américain pour favoriser la chasse au caribou.

J'aimerais avoir quelques précisions sur un projet comme celui-là. Est-ce l'association elle-même ou si ce sont les pourvoyeurs qui vont procéder à l'aménagement des abris? Est-ce un projet particulier de l'association comme telle?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): On a eu beaucoup de négociations avec l'association des pourvoyeurs parce que c'est elle qui est mandataire de l'ensemble des pourvoyeurs et c'est avec elle que nous avons établi ce programme qui vise à faire des carrés de tentes et qui vont suivre le troupeau. Vous savez que le troupeau se déplace et consomme des sommes assez considérables de lichen et que le troupeau doit se déplacer pour être capable de s'approvisionner. C'est donc dans le but d'être beaucoup plus efficace en termes de pourvoyeurs, compte tenu de l'importance de l'accroissement de la clientèle qui visite les pourvoires qui paie

des montants faramineux et qui, en principale partie, provient des États-Unis. Ils paient des montants presque astronomiques pour être capables de séjourner là-bas. Évidemment, ce que ces clientèles visent, ce sont des trophées, des panaches et, pour être capable d'en trouver, il faudrait bien sûr être près du troupeau. C'est pour permettre aux pourvoyeurs de donner encore une meilleure qualité de services aux utilisateurs.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: M. le Président, il est évident qu'on a dû analyser le dossier et la demande, étant donné qu'il s'agit de pourvoyeurs et, donc, d'entreprises privées. J'imagine qu'ils ont démontré que, pour qu'un projet comme celui-là puisse se révéler rentable, une subvention de cet ordre est requise, nécessaire.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous avouer très candidelement que ce que vous retrouvez comme engagement de la part du gouvernement, 120 000 \$, représente à peu près un tiers de l'investissement...

M. Brassard: Est-ce que le MLCP est partie prenante aussi?

M. Côté (Charlesbourg): Je termine... Il est, quant à moi, encore trop inférieur pour être capable de donner le coup de pouce dont les pourvoyeurs ont besoin. J'ai rencontré, vendredi matin dernier, l'association des pourvoyeurs pour discuter de ce dossier et d'autres dossiers et je leur ai dit que je ferais des efforts additionnels pour l'amélioration de cette subvention. Bien sûr, il y a une possibilité - et la demande est en cours - que l'entente fédérale-provinciale sur le tourisme puisse participer pour 50 %. Si elle participait pour la moitié avec 120 000 \$ additionnels, nous atteindrions, je pense, le montant que souhaitaient obtenir les pourvoyeurs.

M. Brassard: Est-ce que le MLCP a participé au financement?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui fait que l'OPDQ intervient - et ce n'est pas à l'ex-ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche que je vais l'apprendre, cela n'a pas changé - c'est qu'il n'y a pas de programme au MLCP qui permette une telle intervention.

M. Brassard: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce

que les engagements du développement régional de janvier à juillet inclusivement sont considérés comme vérifiés?

Des voix: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission de l'aménagement et des équipements ayant procédé à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports pour les mois d'avril, mai, juin et juillet 1986 ainsi que ceux du Développement régional pour les mois de janvier à juillet 1986, ajourne ses travaux au 30 septembre 1986, à 10 heures, à la salle Louis-Hippolyte-Lafontaine.

J'attirerais l'attention des membres de la commission afin que tous prennent un soin jaloux de la documentation qu'ils ont reçue, parce que ce sont les seules copies disponibles.

(Fin de la séance à 17 h 21)