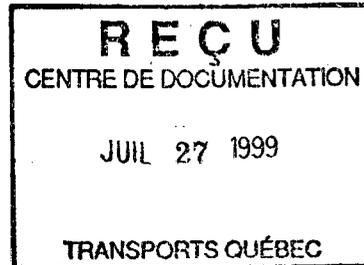


559480

Services des relations avec le public
et les médias, division Ouest



LE COMITÉ D'ACTION EN CIRCULATION

par

Yvan Paquette
Conseiller en communication

CANQ
TR
BSM
CO
304

Gouvernement du Québec
Direction des communications
Le 18 octobre 1993

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	1
1.1	Implications financières	1
2.	CONTEXTE	3
2.1	Administratif	3
2.2	Médiatique	3
3.	COMITÉ D'ACTION EN CIRCULATION	4
3.1	Composition du Comité	4
3.2	Rencontres	4
3.2.1	Présences aux réunions	5
3.2.2	Sujets discutés	5
3.2.3	Études de cas	5
3.2.4	Actions à prendre	7
3.3	Téléavertisseur de Gestion en Circulation	7
3.3.1	Distribution des TGC	8
3.3.2	Cartables de renseignements	10
4.	CONCLUSION	11
5.	RECOMMANDATIONS	12
	ANNEXE 1: Revue de presse	14
	ANNEXE 2: Le Comité de coordination régionale en transport (COMCRET)	24

1. INTRODUCTION

Le 16 mars 1993, la firme Communications Rick Leckner (CRL) déposait une première offre de services intitulée Stratégies de communication intégrée à la Direction des communications du ministère des Transports du Québec. L'objectif visé était de développer une stratégie de communication où une équipe multidisciplinaire se pencherait sur différentes mesures à prendre afin d'améliorer la circulation dans la région de Montréal, en plus d'accroître la sécurité du public voyageur.

Une seconde offre fut présentée le 30 mars 1993 par Communications Rick Leckner afin de tenir compte des commentaires recueillis lors d'une rencontre d'évaluation de la proposition initiale par le personnel de la Direction des communications. Cette deuxième proposition fut retenue.

Il fut alors convenu des points suivants :

- Que la coordination du comité serait assurée par Yvan Paquette de la Direction des communications;
- Que le comité est un projet pilote prenant effet le 1^{er} avril 1993 et ce, jusqu'à la fin novembre de la même année;
- Que deux représentants de la Direction des communications assureraient une continuité des opérations du Centre de communication sur semaine, de 6 h à 19 h. (F. Auger et Y. Paquette).

1.1 IMPLICATION FINANCIÈRE DU PROJET

Voici un relevé de la facturation émise à ce jour par Communications Rick Leckner:

Mois	Montant (\$)
Avril	9 229,91
Mai	9 894,16
Juin	9 505,04
Juillet	9 250,08
Août	9 453,25
Septembre	9 881,92
Total	57 214,36

Il est donc à prévoir que la valeur estimée du contrat initial, qui était de l'ordre de 64 000 \$, subisse un dépassement de coûts d'ici la fin novembre, ce qui pourrait se justifier par des demandes additionnelles du directeur des communications pour appuyer certaines recommandations formulées par le Comité.

2. CONTEXTE

2.1 ADMINISTRATIF

Les travaux du Comité d'action en circulation se sont déroulés dans le contexte de la réorganisation administrative du ministère des Transports du Québec. De ce fait, la participation du personnel des directions et services «en mutation» n'a pu s'effectuer de façon régulière.

2.2 MÉDIATIQUE

Les médias, tant écrits qu'électroniques, ont dû faire face, cette année, à des contraintes budgétaires qui font en sorte que la plupart des chroniqueurs de circulation effectuent leur travail depuis un Centre d'écoute situé à la station même. Actuellement, il n'y a que deux chroniqueurs à survoler le ciel de Montréal (Rick Leckner et Denis Niquette) alors que Roger Laroche «patrouille» le réseau routier dans son automobile. En comparaison, à la fin des années 1980, cinq stations radiophoniques disposaient d'un avion ou d'un hélicoptère, et une autre, d'un véhicule sur la route.

Pour faire face à ces restrictions, les médias font appel de plus en plus aux auditeurs qui leur communiquent, par téléphone cellulaire, des informations sur les conditions de circulation. Ensuite, la tête du réseau Radiomutuel à Montréal (CJMS) reçoit également certaines images provenant des systèmes de surveillance par caméras dans les tunnels LaFontaine et Ville-Marie, de même que dans l'échangeur Turcot. Par entente, ils peuvent également visionner celles provenant des ponts Jacques-Cartier et Champlain.

Enfin, la procédure d'adjudication du contrat comme tel à la firme Communications Rick Leckner a été contestée sur la place publique, suite à l'envoi, par une source anonyme, du projet préliminaire d'offre de services de la firme en question au Chef de l'opposition officielle à l'Assemblée nationale, monsieur Jean Garon. Cet élément de «nouvelle» fut amplement médiatisé avec quelque 17 interventions radiophoniques, trois reportages télévisés, cinq articles dans la presse quotidienne et trois autres dans les hebdos, entre le 7 juillet et le 28 juillet 1993 (annexe 1).

3. COMITÉ D'ACTION EN CIRCULATION

3.1 COMPOSITION DU COMITÉ

La firme Communications Rick Leckner a procédé à la sélection de chroniqueurs de circulation, lesquels furent choisis en fonction de l'expertise développée par ces derniers au fil des ans. Les personnes suivantes ont agi à titre de spécialistes en circulation au sein du Comité :

- Lise Lapointe (CKAC);
- Rick Leckner (CJAD);
- Roger Laroche (CBF);
- Denis Niquette (CFGL);
- Yves Lussier (CKVL);
- Pierre Lacasse (CJMS).

Du côté du ministère des Transports, et outre la présence régulière d'un membre de la Direction des communications qui agissait comme coordonnateur dudit Comité (Yvan Paquette), certaines personnes-ressources ont été invitées afin de discuter de points précis portés à l'ordre du jour. Diverses directions et services du Ministère y furent donc représentés, soit de façon régulière (Direction territoriale de Brossard), soit de façon ponctuelle (Sécurité routière, Données et modèles des systèmes de transport, Circulation et aménagements). Il n'y a eu aucun représentant de la Direction territoriale de Montréal malgré les invitations formulées via les voies hiérarchiques.

D'autres partenaires se sont joints à l'équipe, notamment la Sûreté du Québec, la firme Axor chargée de la coordination de certains chantiers, et Bell Mobilité pour expliquer le fonctionnement d'un nouvel outil de télécommunication.

3.2 RENCONTRES

Les membres du Comité se sont rencontrés à cinq reprises, soit les 13 et 27 avril, le 18 mai, le 15 juin et le 21 septembre 1993. Une autre rencontre est prévue pour le 28 octobre. Les locaux du Centre de contrôle du tunnel Ville-Marie à Montréal furent choisis comme point de chute en raison de leur proximité avec les lieux de travail des spécialistes en circulation. La durée des réunions était d'environ 2 h 30 et couvrait l'heure du dîner compte tenu des horaires de travail des représentants des médias. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle un léger goûter était servi à chaque occasion.

3.2.1 Présences aux réunions

De façon générale, les chroniqueurs ont assisté à la quasi totalité des rencontres à l'exception toutefois du chroniqueur attiré à la station CFGL-MF, Denis Niquette. Pour sa part, et suite aux événements contextuels cités précédemment, le représentant de la Société d'État (Roger Laroche) n'a pu assister aux dernières rencontres et ce, à la demande formelle de son employeur (Radio Canada). Il a cependant continué à collaborer — sans aucune rémunération — en soumettant de nombreuses fiches de cas.

3.2.2 Sujets discutés

Dès la première rencontre, les grandes orientations du Comité d'action en circulation ont été présentées pour fins d'évaluation et discussions. Les sujets abordés et discutés par la suite furent les suivants :

- Travaux prévus pour la période estivale;
- Outils de communication du Ministère;
- Signalisation de chantier;
- Opérations ponctuelles (relevés de circulation);
- Surveillance policière;
- Affichage électoral.

À chaque occasion, il y avait une présentation du sujet par un représentant du Ministère ou d'un organisme partenaire, suivie d'une période d'interrogations et de discussions.

3.2.3 Études de cas

Afin de se conformer aux objectifs du Comité, et compte tenu de sujets ne pouvant attendre la tenue des rencontres subséquentes, il fut décidé de mettre en place une procédure d'études de cas, lesquels cas étaient rédigés par les spécialistes en circulation. Ce dernier élément a contribué à apporter une certaine dynamique entre les représentants des médias et le Ministère, en plus de susciter de la motivation lorsque des éléments de solution à des problèmes rencontrés étaient rapportés, évalués, puis mis en place.

Entre le 14 juin et le 5 octobre, quelque 50 cas ont été recensés. En voici leur distribution en fonction des thèmes qui y furent abordés :

● Signalisation, présignalisation de chantier	: 23
● Déroulement des travaux	: 11
● Accident (délais d'intervention)	: 3
● Équipement de sécurité	: 8
● Circulation	: 2
● Communication	: 6

TOTAL

53¹

Concernant la collaboration des spécialistes de la circulation dans la recherche et la rédaction de cas, voici le nombre de cas fournis par chacun des chroniqueurs :

Nom du chroniqueur	Média	Nombre de cas
Rick Leckner	CJAD	20
Roger Laroche	CBF	16
Lise Lapointe	CKAC	8
Denis Niquette	CFGL	-
Yves Lussier	CKVL	3
Autres	CRL ou Comité	3
Total		50

Au chapitre du nombre de cas réglés² à ce jour, et compte tenu de l'absence de représentants de la Direction territoriale de Montréal au sein du Comité, seulement 19 cas ont été réglés. À ceux-ci, il faut ajouter les trois cas faisant simplement état de félicitations à l'égard de la signalisation de chantier près d'Eastman dans les Cantons-de-l'Est (cas n° 19), de la présignalisation de travaux lors de la fermeture complète du tunnel Ville-Marie (cas n° 28), et de la communication entre le Ministère et les chroniqueurs (cas n° 50).

¹Le total peut dépasser le nombre de feuillets reçus car certains comportent plus d'un sujet.

²Par cas réglés, on entend ceux qui ont comporté une réponse, une explication et qui peuvent s'être traduit ou non par une action concrète.

En outre, nous avons reçu quelques cas touchant à des zones excentriques ne relevant pas de la Direction générale de Montréal. Il est à noter aussi que plusieurs des cas se réglèrent d'eux-mêmes puisque les décisions allant dans le même sens que celui des chroniqueurs avaient déjà été prises.

Plusieurs cas ayant trait à la révision des normes de présignalisation maintenant n'ont pu être répondus puisque aucune réponse n'a été reçue officiellement suite à l'envoi de correspondances aux autorités du Ministère. D'autres touchaient aux interventions policières ou à des travaux effectués par d'autres intervenants (municipalités, Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, etc.). Il est à noter, finalement, que nos interventions au sein même des centres d'exploitation du Ministère ou de certaines directions territoriales, ont fait l'objet de critiques de la part de ceux qui méconnaissent sans doute notre rôle.

Enfin, il nous est parfois difficile de toujours donner «l'heure juste» dans les fiches de cas. Certaines situations conflictuelles avec des entrepreneurs, la pénurie de matériaux ou les retards dans les livraisons de ceux-ci, des restrictions quant aux heures supplémentaires ou concernant des excédents de coûts pour poursuivre certains travaux, de même que le manque de communication d'un service à l'autre d'une même direction territoriale n'ont pas avantage à être étalés sur la place publique et, le cas échéant, cela risquerait de compromettre notre crédibilité à l'interne.

3.2.4 Actions à prendre

En plus de l'étude de cas, un tableau récapitulatif des actions à prendre était colligé par Communications Rick Leckner, et un suivi était apporté à celui-ci lors des réunions hebdomadaires entre un représentant des Communications (Yvan Paquette) et de la firme en question (Colette Garneau). Ces rencontres n'ont pu se tenir de façon régulière depuis le début septembre en raison de diverses contraintes internes du côté du Ministère.

Sur le plan des actions à prendre, lesquelles étaient formulées par les participants aux réunions du Comité d'action en circulation, le relevé du 14 septembre fait état de plus de 35 actions terminées, de cinq autres reportées en automne, puis de 13 en suspens. Cela témoigne une fois de plus de la dynamique du groupe.

3.3 TÉLÉAVERTISSEUR DE GESTION EN CIRCULATION (TGC)

S'inspirant d'un système de diffusion des messages à l'intention des chroniqueurs judiciaires par différents corps policiers, une entente fut conclue avec la Société des relationnistes policiers du Québec afin d'utiliser le même outil pour rejoindre

efficacement les chroniqueurs de circulation. Ainsi est né le Téléavertisseur de Gestion en Circulation (TGC).

Afin de réduire les délais entre la production des messages et leur diffusion, un clavier d'entrée des données fut installé au Centre de communication du Ministère. Le Centre fut également équipé de balayeurs d'ondes pour écouter les conversations des principaux intervenants sur le réseau routier (Ministère, Sûreté du Québec). De plus, et en vertu d'une entente d'échange de services avec MétéoMédia, le Centre a désormais accès à certaines images des infrastructures du Ministère (tunnels LaFontaine et Ville-Marie, échangeur Turcot), ainsi que celles émanant de la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain.

Au chapitre des autres sources d'informations, mentionnons la collaboration d'un nombre plutôt réduit de chroniqueurs de circulation pour nous rapporter certaines situations sur le réseau routier afin d'en faire profiter tous les médias. A cet effet, monsieur Rick Leckner a été particulièrement coopératif alors que les autres furent plutôt «en demande» malgré ce qui avait été signifié par l'ensemble des spécialistes en circulation au moment de l'implantation du TGC. Soulignons enfin la collaboration occasionnelle de monsieur Denis Niquette, et régulière de monsieur Rick Leckner. Ces deux chroniqueurs effectuent quotidiennement la surveillance aérienne de la région de Montréal et ils accueillirent favorablement nos demandes afin de survoler certains secteurs problématiques du réseau routier. L'hélicoptère du chroniqueur de la station anglophone CJAD fut même mise à la disposition d'un certain nombre de représentants du Ministère pour effectuer certaines constatations qui ont aidé, certes, à la prise de décision ou tout au moins à une certaine prise de conscience des problèmes liés à la circulation automobile, particulièrement dans les zones de travaux.

3.3.1 Distribution des TGC

Voici la liste de distribution des Téléavertisseurs de Gestion en Circulation (TGC) qui sont actuellement fournis gratuitement³ par le ministère des Transports:

- Cabinet du Ministre (garde du corps);
- Direction des communications (5);
- Direction territoriale de Montréal;
- Direction territoriale de Châteauguay;
- Direction territoriale de Brossard;
- Direction territoriale de Laval;

³Les coûts afférents à la fourniture des TGC s'élevaient, à la fin septembre, à 3 920,20 \$.

- Sûreté du Québec;
- Chroniqueurs de circulation (6);
- Stations radiophoniques (9);
- Télévision Quatre-Saisons;
- Communications Rick Leckner.

En fonction de critères discutés lors des réunions du Comité d'action en circulation, le personnel affecté au Centre de communication a préparé et diffusé 2 533 messages de juin à septembre inclusivement. En voici le relevé mensuel:

Mois	Nombre de messages
Juin	506
Juillet	566
Août	752
Septembre	709

Les messages concernèrent principalement la circulation avec l'annonce d'entraves diverses (accidents, pannes), mais aussi les travaux routiers en mettant l'emphase sur les chantiers pouvant avoir un impact majeur sur la circulation.

Au chapitre des sujets abordés et du nombre de messages diffusés par le biais du TGC, les avis furent partagés entre les chroniqueurs de circulation, certains trouvant qu'il y avait surabondance de messages et d'autres: qu'il y avait un manque de suivi...

Certains demandèrent que nous nous retirions de la diffusion des entraves ayant trait aux accidents routiers et que nous laissions à la Sûreté du Québec le soin de les annoncer. D'autres nous firent la remarque contraire. Après discussions avec un agent du Service des affaires publiques de la Sûreté du Québec, nous avons convenu de continuer à produire ces messages, d'autant plus que la Sûreté du Québec n'intervient sur le TGC que lorsqu'il y a fermeture complète d'une voie rapide.

La question de la validité des informations en ne se servant uniquement que des balayeurs d'ondes est discutable car nous nous basons sur les appels logés à un patrouilleur par un affectataire. Cette problématique existe autant pour les ondes de la Sûreté du Québec que du ministère des Transports. Les appels «de routine» logés par notre personnel se sont soldés souvent par un refus de coopérer, ce qui est renforcé par le fait qu'il est **ILLÉGAL DE SE SERVIR DES RENSEIGNEMENTS CONTENUS DANS UNE CONVERSATION QUI NE NOUS EST PAS DESTINÉE** (c.f. Loi de la radio).

Il est à noter que l'effectif du Centre de communication diminuera progressivement alors que les contrats du personnel de niveau «technicien» se termineront d'ici la fin novembre 1993. Dans le cas des employés professionnels, un agent d'information quittera ses fonctions le vendredi 22 octobre alors que celui qui remplit les fonctions de coordonnateur du Centre de communication «profite» d'un renouvellement hebdomadaire de son contrat d'ici la fin novembre.

3.3.2 Cartables de renseignements

Le personnel du Centre de communication a conçu, produit et distribué un cartable de renseignements à l'ensemble des chroniqueurs de circulation dans toutes les stations radiophoniques. Les informations qu'il renferme comprennent notamment :

- La liste téléphoniques des différents intervenants;
- Un index des principaux chantiers dans la région de Montréal;
- La numérotation routière;
- Les dates de mise en service du réseau routier supérieur;
- Les plans et schémas des principaux échangeurs.

Aux dires des chroniqueurs de circulation, il s'agit d'un outil indispensable.

4. CONCLUSION

Les mandats confiés au Comité d'action en circulation dépassent largement le cadre de la stricte communication. En ce sens, ils rejoignent ceux d'un comité existant, le Comité de coordination régionale en transport (COMCRET) (annexe 2).

L'établissement et le maintien de relations privilégiées entre le personnel de la Direction et les chroniqueurs de circulation sont nécessaires afin de remplir nos missions respectives, soit d'aller chercher la nouvelle pour l'un, et d'avoir accès aux médias pour l'autre.

Le fait de confier un mandat à une firme de communications a été bénéfique dans l'ensemble, en ce sens que cela a permis de canaliser les énergies de tous dans une même direction. Le fait d'avoir accordé un certain montant aux spécialistes en circulation pour nous faire bénéficier de leur expertise nous a assuré d'une présence soutenue de la plupart de ces derniers, ce qui a contribué à apporter une dynamique valable au sein du Comité.

La production de matériel photographique et audiovisuel par la firme Communications Rick Leckner est venu illustrer de nombreux cas et peut même nous permettre de poursuivre nos démarches à l'interne du Ministère.

5. RECOMMANDATIONS

Compte tenu des éléments d'information dont nous disposons et des objectifs poursuivis par le Ministère en matière de circulation et de sécurité routière, je recommande:

1. Que les travaux du Comité d'action en circulation se poursuivent jusqu'à la fin novembre afin de conclure la saison des travaux routiers et afin d'aborder le sujet de l'entretien d'hiver.
2. Que le Comité d'action en circulation devienne un sous-comité du COMCRET afin de l'intégrer au niveau des opérations.

Que son rôle soit réévalué afin de respecter les mandats de chaque intervenant. Que son secteur d'intervention soit celui de la Direction générale de Montréal.

3. Qu'un nombre réduit de «spécialistes en circulation» assistent aux travaux du Comité sur une base annuelle et qu'ils soient rémunérés comme «consultants». Que le Ministère procède à une sélection des candidats en fonction de critères préalablement établis et en choisissant une formule de participation qui n'interférera pas avec l'éthique journalistique.
4. Que la coordination du Comité d'action en circulation soit assumée conjointement par un représentant de la Direction des communications et de la Direction générale de Montréal afin de se rapprocher davantage des paliers décisionnels.
5. Que le choix d'une firme spécialisée en relations avec les médias s'effectue en respectant les procédures habituelles d'appels d'offres et que les coûts soient imputés au dossier des travaux routiers dans la région de Montréal. Que son mandat soit révisé pour correspondre davantage à un rôle-conseil. La durée du contrat devrait respecter celui du Centre de communication, soit d'avril à novembre inclusivement.

Qu'un autre mandat soit accordé afin de couvrir la saison hivernale, compte tenu de la spécificité de ce dossier, et que son coût soit prévu dans le dossier de l'entretien d'hiver.

6. Que la collaboration entre le Ministère et l'ensemble des chroniqueurs de circulation se poursuive sur une base annuelle mais sous une forme «volontaire» pour éviter tout conflit.
7. Qu'un bulletin d'information, dit «Le Chroniqueur» soit créé comme il l'avait d'ailleurs été envisagé en début de saison.

Que la mise au jour du cartable de renseignements se poursuive avec un volet traitant de l'entretien d'hiver.

8. Que le Téléavertisseur de Gestion de Circulation (TGC) serve encore d'outil de diffusion des messages auprès des médias et ce, même durant la saison hivernale. Que les coûts de location desdits appareils soient assumés par les médias, à l'exemple du Téléavertisseur d'Urgence Médiatique (TUM).
9. Qu'une rencontre soit prévue avec les représentants du Service des affaires publiques de la Sûreté du Québec et ceux des différentes unités d'intervention de la région (postes Montréal-Métro, Jacques-Cartier/Champlain, Candiac) afin d'établir un modus-vivendi sur l'utilisation du TGC.
10. Qu'une rencontre formelle s'effectue avec les responsables des directions territoriales et des centres d'exploitation du Ministère dans la région de Montréal afin de se positionner clairement par rapport aux opérations.
11. Que la responsabilité de l'écoute active (balayeurs d'ondes), du visionnement des caméras de surveillance sur le réseau routier, de la production et de la diffusion de messages sur le TGC soit confiée au personnel du Centre de renseignements afin de prendre la relève du personnel de la Salle de presse (Centre de communication). Que cette fonction soit réévaluée pour la saison hivernale et que l'on tienne compte de l'instauration imminente d'un véritable Centre de gestion en circulation par la Direction territoriale de Montréal.
12. Qu'une équipe d'intervention mobile soit formée afin de pouvoir régler la plupart des cas ponctuels sur le réseau routier. Cette équipe devrait être composée de gens mêlés de près aux opérations du Ministère, être en disponibilité de façon continue, et assister aux travaux du Comité.

ANNEXE 1

REVUE DE PRESSE

Le 12 juillet

CJMF-FM (Québec) 8 h 30
Jean Garon rencontre la presse concernant un contrat que le MTQ
aurait octroyé à une firme de communication

CJMS (Montréal) — CJRP (Québec) 11 h 45
Le député de Lévis, Jean Garon, est en furie contre l'appel d'offres
du MTQ octroyé au journaliste reporter Rick Leckner

TVA/Réseau 12 h
Le MTQ attribue un contrat de communication sans appel d'offres
que le PQ qualifie de conflit d'intérêt

CJAD (Montréal) 12 h
Jean Garon, critic for transport for the PQ, has chided Rick Leckner
of CJAD. Leckner was given a contract for 64 000 \$ to get traffic
information from the Transports Department to traffic reporters in
the Montreal area

CHRC (Québec) 12 h
Les chroniqueurs de circulation de Montréal recevront une prime du
Ministre des Transports

CKVL (Montréal) — CHRC (Québec) 12 h 12
Jean Garon reprend les folies de Sam L. Elkas qui a décidé de
donner une ristourne au chroniqueur de circulation Rick Leckner

CIEL-MF (Longueuil) 16 h
Le PQ accuse le MTQ de vouloir acheter les chroniqueurs de
circulation

CJAD (Montréal) 16 h
A 64 000 \$ contract awarded to CJAD traffic reporter Rick Leckner
by the Transports Department is controversial says the P.Q.

CHRC (Québec) 16 h 21
Contrat de communication et de relations publiques signé entre
Communications Rick Leckner et le MTQ. Jean Garon proteste

Télémedia Radio (Montréal) 16 h 45
L'Opposition officielle à Québec accuse le MTQ de vouloir acheter
la faveur des chroniqueurs de circulation

CFCF-TV (Montréal) 18 h
The P.Q. has vehemently criticised the government for issuing a contract to a traffic reporter to fund a consultant committee on traffic problems in Montreal

SRC Radio (Montréal) 20 h
Québec: le ministre québécois des Transports, Sam L. Elkas, a octroyé un contrat de 56 000 \$ à une firme privée de communications pour rehausser son image et celle de son Ministère dans l'opinion publique

CJMS (Montréal) 21 h
Le PQ attaque Sam L. Elkas qui a donné un contrat de 56 00 \$ sans appel d'offres à une firme appartenant à un ami du Ministre, le chroniqueur auto, Rick Leckner

SRC Télévision (Montréal) 22 h
Québec: pour rehausser son image et celle de son Ministère auprès des automobilistes montréalais, le ministre des Transports, Sam L. Elkas, a octroyé un contrat de 56 000 \$ sans appel d'offres à la compagnie d'un chroniqueur de circulation d'une station de radio de Montréal qui est aussi un de ses amis personnels

Le 13 juillet

CKRS (Chicoutimi) 12 h 50
Plusieurs animateurs de radio ont été soudoyés par le MTQ pour vendre le ministre Elkas

CKVL (Montréal) 16 h 08
Tournée de l'actualité: le ministère des Transports et les chroniqueurs

Le 14 juillet

CIQC (Montréal) 8 h 35
Mr. Garon is against the fact that the Transports Minister gave money to a circulation reporter of a radio station. He says they are trying to buy the circulation reporters

CJRC (Gatineau) 11 h 40
Il accuse le ministère des Transports d'acheter les journalistes pour que son Ministre ait toujours une belle image (Jean Garon)

CBM (Montréal)

16 h 30

Sam L. Elkas says there is nothing with a 64 000 \$ contract his
Departement gave to a traffic reporter

Le 15 juillet

CHIK-FM (Québec)

7 h 30

Sam L. Elkas entend payer des journalistes pour redorer son image

Attribution d'un contrat de 64 000 \$ à la firme - Communications Rick Leckner - sans appel d'offres

Les Transports endossent la proposition d'un ami d'Elkas

QUÉBEC — La direction des communications du ministère des Transports du Québec a autorisé sans appel d'offres l'attribution d'un contrat de 64 000 \$ à la firme « Communications Rick Leckner » pour conseiller et consolider les actions de communication du ministère dans la région de Montréal où des travaux routiers de 130 millions \$ seront réalisés cette année.

par JACQUES DALLAIRE
LE SOLEIL

Le directeur des communications du ministère, M. Jacques Pelletier, a lui-même indiqué au SOLEIL hier avoir endossé la proposition de M. Leckner que l'on présente comme un ami du ministre Sam Elkas, selon des informations coulées anonymement aux médias.

« M. Leckner nous a présenté un projet en mars dernier, nous l'avons regardé et trouvé intéressant et j'ai accepté de l'intégrer au plan de communication pour la région de Montréal », a expliqué M. Pelletier. Il ajoute que M. Leckner (rattaché à la station radio-phonique CJAD) est chroniqueur à la circulation depuis 20 ans et qu'à ce titre il a développé une grande spécialisation dans ce domaine. « Même si nous avions procédé par appels d'offres, nous n'aurions pas eu d'autres propositions ».

« Communications Leckner »

touche 8000 \$ par mois pour une durée de huit mois et le contrat sera revu en novembre. La firme est rémunérée à même un autre contrat de 300 000 \$ attribué à l'agence « Publicité Martin », propriété de M. Yvon Martin, et filiale de Solicom Inc., également détenue par le même individu. Selon le fichier central des entreprises aux Institutions financières, l'agence de publicité emploie plus de 50 personnes au Québec et Solicom ne compte aucun employé.

Le ministère fait affaire avec « Publicité Martin » depuis quatre ans, a noté M. Pelletier. Selon les comptes publics, cette firme a touché 602 640 \$ en 1990-91 et 177 520 \$ en 1991-92.

La proposition de M. Leckner comprenait par ailleurs la formation d'un « comité de consultants » formé des six principaux chroniqueurs à la circulation de Montréal, soit, outre lui-même, Lise Lapointe (CKAC-CITÉ FM), Pierre Lacasse (CJMS-CKMF), Roger Laroche (Radio-Canada), Denis Niquette (CFGL-CFTM TV) et Yves Lussier (CKVL-CKO).

Ces consultants se réunissent en moyenne une fois par mois pour conseiller et échanger avec le ministère. Leurs dépenses et déplacements sont remboursés par Communications Leckner, à l'exception de Roger Laroche.

Si la majorité des directeurs d'information interrogés hier n'y voient pas là de conflit d'intérêts, tout comme le ministère, du fait

qu'il s'agit de chroniqueurs et non de journalistes, la participation de M. Laroche, employé permanent, agace la haute direction radio de Radio-Canada.

« Nous nous sommes expliqués avec M. Laroche ce matin (hier matin), nous n'avons rien à voir avec Leckner et il n'est pas question que notre journaliste marche là-dedans sous peine de renvoi », a souligné M. Jean-Claude Labrecque, rédacteur-en-chef à CBF.

Mme Lapointe et M. Niquette affirment se sentir tout à fait à l'aise de critiquer le ministère, même s'ils sont indirectement rémunérés par lui en agissant à l'occasion comme consultants. M. Leckner lui-même n'a pu commenter étant actuellement en vacances.

Toute cette affaire a visiblement irrité le ministère dont la direction des communications compte les effectifs les plus importants de tous les ministères et organismes du gouvernement. Une enquête interne est en cours pour tenter de débusquer les dénonciateurs anonymes. « Nous voulons savoir pourquoi ça se fait comme ça », déclare M. Pelletier.

Garon accuse Elkas de soudoyer les journalistes

ANDRÉ BELLEMARE
de la Presse Canadienne
QUÉBEC

■ Le député péquiste de Lévis, Jean Garon, accuse le ministre des Transports Sam Elkas de faire de la propagande et les journalistes de manquer à l'éthique en acceptant de faire partie d'un comité de consultants destiné à promouvoir une bonne image du ministre et du ministère dans le Montréal métropolitain, entre autres choses.

En conférence de presse, hier, M. Garon commentait ainsi un contrat de «stratégies de communication intégrée» accordé (en mars dernier) à la firme de communications Rick Leckner (un chroniqueur de radio) au coût de 8000 \$ par mois avec mandat, notamment, «de promouvoir une image proactive du ministère des Transports et de son ministre auprès de la population du Grand Montréal».

En plus d'accuser le ministre Elkas de se servir de fonds publics pour tenter de se fabriquer une meilleure image, le député de Lévis lui reproche vivement d'accorder ainsi des contrats sans passer par des appels d'offres.

«Le graissage de firmes professionnelles proches du Parti libéral et du ministre des Transports coûte cher aux contribuables québécois», a dit M. Garon qui réitéra sa demande auprès du vérificateur général d'effectuer une enquête spéciale sur la qualité de la gestion des fonds publics au ministère des Transports.

Toute cette stratégie vise, de façon globale, à augmenter la qualité des services à la clientèle, à bâtir et maintenir de bonnes relations avec les médias, à minimiser les inconvénients sur les autoroutes et les voies rapides, selon le document remis à la presse par M. Garon.

Chroniqueurs consultants

Ce dernier veut bien que le public soit bien informé et bien servi par le ministère des Transports, mais il dénonce ce qu'il appelle «le retour à l'époque des enveloppes où le ministre cherche à museler les chroniqueurs de la circulation».

M. Garon faisait allusion à la formation d'un comité d'action ou de groupe-conseil formé de six chroniqueurs de médias de Montréal pour conseiller le ministère sur les problèmes de circulation, faire part des doléances du public, etc.

Les Communications Rick Leckner proposent notamment l'organisation d'une rencontre d'information entre les journalistes spécialisés et le ministre Elkas au cours de cafés-brioches et de favoriser la participation des journalistes aux survols périodiques de Montréal par le ministre Elkas «et ainsi contribuer à désamorcer certaines tensions qui pourraient exister entre la presse et le ministre».

Ces six chroniqueurs, outre Leckner, du comité sont Pierre Lacasse (CJMS-CKMF), Lise Lapointe (CKAC-CITE-FM), Roger Laroche (Radio-Canada), Yves Lusier (CKVL-CKOI) et Denis Niquette (CFGL-CFTM-TV).

Laroche se retire

De ce groupe, Roger Laroche a décidé de s'en retirer, afin d'écartier toute ambiguïté et d'éviter de se retrouver dans une situation délicate par rapport à son métier d'informateur professionnel.

«Je fais partie de ce comité depuis un bout de temps mais, avec la tournure que ça prend, je me rends compte que je me suis fait avoir, que j'ai été victime de ma bonne foi. Ce que j'ai fait, je l'ai fait pour rendre service, rien de plus», a commenté Laroche, visiblement secoué par cette affaire.

De son côté, le directeur de l'information à la radio de Radio-Canada, Louis Martin, a affirmé que «Roger n'a jamais touché de l'argent pour sa participation au comité» et qu'«il considérerait cette partie de son travail comme un moyen d'aller chercher de l'information supplémentaire».

«On ne se prêtera pas à la manipulation ni à l'interprétation», a ajouté M. Martin.

Lise Lapointe, de son côté, a admis avoir touché de l'argent «pour des frais de déplacement» mais, a-t-elle aussitôt assuré, elle continuera de faire partie de ce comité «mais je ne recevrai plus d'allocations de déplacement».

Les enveloppes.

«Sommes-nous revenus à l'époque des enveloppes?», a raillé M. Garon. Les journalistes sont-ils mal payés à ce point qu'il faille accepter une rémunération du ministre? Voilà un cas de conflit d'intérêt où le journaliste embauché par le ministère des Transports doit ensuite informer le public sur les activités de ce même ministère.

«Comment les chroniqueurs à la circulation peuvent-ils faire objectivement leur travail et apprécier les mesures mises en place par le ministère des Transports pour améliorer la circulation tout en recevant en même temps des sommes d'argent en provenance de ce ministère?», s'est encore interrogé le député.

«Et comment peuvent-ils avoir le sens critique nécessaire et conseiller objectivement le public sur les problèmes de circulation, puisqu'ils auront contribué eux-mêmes à mettre en place les mesures visant à améliorer la circulation?»

* THE GAZETTE, 15 juillet 1993, A5

Traffic reporters deserve money: Elkas

GAZETTE QUEBEC BUREAU

QUEBEC - Transport Minister Sam Elkas said yesterday he saw nothing wrong with paying reporters for meeting with government officials since it is work above the call of duty for them.

Elkas was referring to a controversial advisory board where Montreal-area radio traffic reporters confer with Transport Department and police officials.

The board was set up as part of a controversial \$64,000 contract awarded by Elkas's department to

traffic reporter Rick Leckner, a long-time acquaintance of Elkas's.

The opposition has accused Elkas of favoritism and trying to obtain favors from reporters.

Elkas said yesterday that reporters should be getting expenses reimbursed or even receiving an honorarium for sitting on the board.

He said the meetings are needed so there's better communications between reporters and Transport officials. That, he said, would help motorists get better information about traffic disturbances.

Allegations don't fly, Leckner says

Friendship with Elkas causes stir in local circles



RICK LECKNER
Has known Elkas for 20 years.

By **FREDERIC SERRE**
Chronicle staff

Dollard des Ormeaux councillor Rick Leckner has heatedly denied allegations that his communications firm received a \$64,000 contract from Sam Elkas's Ministry of Transport because of his friendship with the minister.

"It's ludicrous," Leckner said in an interview. "I've known Sam for nearly 20 years. But because of my friendship with him, I was extremely careful in how I broached the subject."

Leckner, a CJAD traffic reporter and owner of Rick Leckner Communications, was responding to a story in Quebec City's *Le Soleil* newspaper. The paper was tipped off by a Transport Quebec official who anonymously leaked information about the contract.

Le Soleil reported that Elkas's

ministry awarded Leckner the eight-month contract last spring without tender to help the transportation department improve relations with radio traffic reporters in the Montreal region.

The eight-month contract, which ends Oct. 31, calls for the creation of a group of traffic reporters from Montreal — including Leckner. The group will meet regularly with police and transportation officials. Under the contract, Leckner's firm is being paid \$8,000 a month.

Leckner said he never discussed the project with Elkas and only dealt with Jacques Pelletier, a transportation official.

Elkas — the former mayor of Kirkland — said in a press release last week that Leckner was the most qualified candidate for the job because of

his 25 years as a traffic reporter. He said his friendship with Leckner had nothing to do with the awarding of the contract.

Elkas's department, meanwhile, has launched an investigation to find out who leaked the information to *Le Soleil*.

Leckner said the contract will result in safer highways for motorists and better communications between police, Transport Quebec and traffic reporters.

"We need, for example, proper signs to advise motorists when to get off highways during construction," Leckner said. "We want to make (highways) more convenient and more secure."

"I see this as enhancing security on the roads."

Leckner should refuse contract issued by Transport department

This is in reference to the article about the contract that was given to Rick Leckner by the minister of Transport without public tender ("Allegations don't fly, Leckner says, friendship with Elkas causes stir in local circles," *Chronicle*, July 21).

First of all, I would like to say that the minister of Transport has done a very fine job improving our road conditions all around the province. But I take offence to this. I do not think it's correct to award a contract for \$64,000 to a company without public tender.

We have just paid an increase for our driving permits and our car registrations this year. It's money that is going to be well spent to improve our roads.

I believe Leckner does a fair job on reporting the traffic. And I also believe that if Leckner was asked to do this without being paid, he would do so, as he is already being paid by CJAD and a sponsor.

If we have to take taxpayers' dollars to have better communication between our police and traffic reporters, there is something drastically wrong with our system and we have to change it.

I'm asking the minister of Transport to cancel

this contract. And I'm asking Rick Leckner Communications to reimburse all money paid, the same way Mila Mulroney (returned the cheque for her furniture). It would be an honorable thing.

**Bill Spears,
Vice-president,
Common Front Against Taxes
Dollard des Ormeaux**

Someone may be out to get Elkas: Transport official

By FREDERIC SERRE
Chronicle staff

Is someone out to get Transport Minister Sam Elkas?

At least one senior Transport Quebec official believes a department employee is deliberately trying to get Elkas in hot water by leaking damaging information to the media.

"There's someone doing something somewhere," said Jacques Pelletier, communications director for Elkas's ministry. "If it's on the inside, it could come from anywhere."

Pelletier said an internal investigation will hopefully flush out the culprit.

Elkas — the MNA for Robert Baldwin and the former mayor of Kirkland — has been at the centre of two controversies in the past two weeks.

Last week, he angrily denied a newspaper story that reported that he was violating a United Nations' trade embargo by trying to help Quebec firms do business with Iraq.

A week before that, Quebec City's *Le Soleil* newspaper reported that Elkas's department had awarded a \$64,000 contract to CJAD radio traffic reporter Rick Leckner without tender.

Leckner, who is also a Dollard des Ormeaux councillor and a friend of Elkas's, runs a communications firm that is co-ordinating meetings with Montreal traffic reporters, police and transport department officials to improve highway safety.

Pelletier said an investigation has been launched to find out who leaked the information to *Le Soleil*.

In a telephone interview from his Quebec City office last Thursday, Pelletier said all department employees must adhere to a strict code of confidentiality. He said it appears someone from within the department has violated that code and is out to get Elkas.

"This is my impression," he said. "I find it bizarre."

Pelletier said that in the Leckner case, a document was sent anonymously to *Le Soleil* accompanied by a cover letter. He said the package came from Elkas's department.

Pelletier said he, not Elkas, negotiated with Leckner.

Said Pelletier: "I never asked myself if Leckner was ever a friend of Mr. Elkas."

Yesterday, senior Elkas official Gilles Godbout distanced himself from Pelletier's comments, adding: "They're just his impressions."

On the Iraq controversy, Pelletier said Elkas never met with Iraqi officials during government trips to the Middle East in September 1991 and last April, as was reported in *Le Devoir* last week. He said a mistake on a press release may have given the impression that Quebec was preparing to negotiate with Iraq to rebuild that country.

ANNEXE 2

**LE COMITÉ DE COORDINATION RÉGIONALE
EN TRANSPORT (COMCRET)**

LE COMITÉ DE COORDINATION RÉGIONAL EN TRANSPORT (COMCRET)

Suite à l'annonce du Plan d'action 1988-98 devant affecter tout le réseau de transport de la grande région de Montréal, les autorités du ministère des Transports ont voulu intégrer au Plan d'action un programme de travaux agencé de façon à réduire le plus possible les inévitables contraintes que devait subir l'utilisateur durant ces travaux.

Reconnaissant l'insuffisance de ces mesures, et face aux difficultés de circulation à prévoir, les autorités désirèrent présenter au grand public des solutions de rechange appuyées d'un bon plan de communication.

C'est à cette fin que fut formé le COMCRET.

MANDAT DU COMITÉ

Identifier, coordonner et mettre en oeuvre les mesures de mitigation et les stratégies d'information en vue de minimiser les impacts négatifs que comportent de tels travaux auprès de l'utilisateur.

STRUCTURE DU COMITÉ

Le COMCRET, dans sa version originale, comprenait deux sous-comités, soit celui de circulation-transport et celui de l'information.¹

Les sous-comités avaient pour fonctions :

1. d'identifier les problèmes potentiels de circulation imputables aux travaux à réaliser;
2. de proposer des solutions, des stratégies et des mesures de mitigation;
3. de planifier et de coordonner le travail des membres-représentants des différents organismes impliqués en vue de mettre au point un plan d'intervention;
4. de voir à la mise en place du plan d'intervention, avant l'amorce des travaux;

¹Cette structure s'est maintenue durant la réfection des autoroutes 20 et 40, soit en 1989 et en 1990.

5. de faire le suivi de la mise en oeuvre du plan d'intervention durant les travaux et d'effectuer son évaluation une fois ceux-ci terminés.
6. d'établir une stratégie de communication afin d'informer la population sur :
 - la nature et le déroulement des travaux
 - les impacts de ceux-ci
 - les mesures mises de l'avant pour en atténuer les effets sur la circulation ainsi que sur le public en général

Le rôle des sous-comités s'est donc limité à l'aspect technique du projet; c'est-à-dire que c'est à ce niveau qu'on prenait connaissance du problème, qu'il soit de niveau opérationnel ou informatif, et qu'on tentait ensuite d'y trouver des solutions pour aboutir à la concrétisation de ces mesures.

Pour sa part, le COMCRET :

1. entérine les plans d'intervention mis au point par les sous-comités;
2. effectue les démarches auprès des autorités toutes les fois qu'il y a des implications financières ou qu'il est nécessaire d'obtenir les autorisations et/ou des orientations de principe;
3. coordonne les activités des sous-comités et harmonise son action avec celle des concepteurs et des responsables de la réalisation des travaux.

A partir de 1991, les sous-comités furent abolis au profit d'une structure territoriale. De la sorte, les principaux intéressés n'avaient pas à participer à des rencontres portant sur des travaux situés en dehors de leur territoire (Ex: Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain VS travaux du pont Médéric-Martin à Laval). Ainsi, il y eut un COMCRET OUEST, NORD et EST en 1991, puis un COMCRET OUEST, SUD, CENTRE, NORD et EST en 1992. (voir fonctionnement du COMCRET).

Le COMCRET est une structure flexible qui s'adapte aux situations. Ainsi, et depuis 1991, une seule réunion annuelle des membres du comité central est convoquée afin d'échanger les informations quant aux travaux à réaliser par les différents intervenants. Par contre, et compte tenu de l'importance relative des chantiers et de leur dispersion sur le territoire, il y a eu formation de groupes de travail restreints nommés *Comité de gestion en circulation (CGC)*,

lesquels comités se réunirent à une fréquence variant selon les besoins.

Par ailleurs, certaines réunions auxquelles participaient à la fois les représentants des bureaux régionaux de Montréal, de la Montérégie, des Laurentides et de Lanaudière, ainsi que des partenaires du Ministère, ont mises en évidence le manque de concertation entre

les régions et l'absence d'uniformité dans les mesures à adopter.

COMPOSITION DE L'EQUIPE

Le COMCRET fut présidé successivement par messieurs Guy Paquette, Yvon Parenteau et Jean-Paul Deschaintre.²

Outre le secrétaire du Comité, lequel rédigeait les compte-rendus, convoquait les membres à des réunions statutaires et distribuait toute l'information pertinente aux membres du Comité, les membres étaient choisis à l'interne dans les autres unités administratives du Ministère. Ils furent sélectionnés en fonction de leur expertise au sein des directions générales du Transport terrestre des personnes et des marchandises, du Génie et des Opérations, des directions régionales concernées ensuite, puis de la Direction des communications. A l'externe, il y avait des représentants de différents organismes-partenaires (Sûreté du Québec et Service de Police de la CUM, municipalités, Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Canadien National, Société de transport de la CUM), des mandataires du Ministère - soit de firmes d'ingénieurs-conseils - puis de représentants des médias, et plus particulièrement des chroniqueurs de circulation, lesquels mirent leurs connaissances de la circulation au profit du Comité.

Il est à noter que le "Comité central" était formé au début de gestionnaires, **soit de personnes de niveau décisionnel**, tandis que les sous-comités regroupaient des personnes-ressources, des techniciens et des professionnels. **Les sous-comités avaient donc un pouvoir de suggestions, de recommandations au comité central.**

La composition du comité central est demeurée identique depuis sauf qu'ils ne se réunissent qu'à l'étape de la planification des

²Il est à noter que MM. Guy Paquette et Yvon Parenteau occupaient un poste d'adjoint au sous-ministre tandis que M. Deschaintre est ingénieur, chargé de projet au Service des projets-Ouest. Ce dernier fut, en 1990, président du sous-comité circulation-transport, puis coordonnateur du COMCRET depuis 1991.

travaux. Pour sa part, le Comité de gestion en circulation (CGC) est actif durant l'exécution des travaux.

LE COMCRET ET LES MESURES DE MITIGATION

Durant les deux premières années du COMCRET (i.e 1989-90), le Comité a initié des mesures d'atténuation des impacts indépendants de celles concernant directement les travaux. Que ce soit l'aménagement d'une voie réservée pour les autobus et les taxis, ainsi que des tarifs préférentiels sur la ligne de train Montréal-Rigaud

durant la réfection de l'autoroute 20 en 1989, ou encore la mise en service d'un train de banlieue entre Repentigny et Montréal, l'aménagement de voies réservées aux transporteurs collectifs, le contrôle de feux de circulation avec boucles de détection, ou le réaménagement de la voie de service de l'autoroute Métropolitaine en 1990, le COMCRET disposait de ressources financières facilitant leur mise en oeuvre.

L'ampleur des travaux étant moindre depuis cette époque, les mesures se limitent principalement au déroulement du chantier ainsi qu'à la signalisation. Ces mesures sont donc intégrées dans les devis mêmes des entrepreneurs.

LE COMCRET ET LES COMMUNICATIONS

A l'origine du COMCRET, l'aspect des communications était particulièrement important au point d'être traité au sein d'un sous-comité au même titre que la circulation et le transport des personnes. Par ailleurs, les dossiers à traiter étaient éminemment chauds avec la mobilisation de l'opinion publique autours des projets de réfection des autoroutes 20 et 40 sur l'Ile de Montréal.

Si les projets ne furent pas aussi spectaculaires par la suite, le nombre de chantiers, lui, augmenta avec une dispersion sur le territoire. Cela amena le COMCRET à se scinder dès 1991 en subdivisions territoriales, ce qui obligea les responsables de l'information au public et aux médias à assister à un plus grand nombre de réunions afin d'avoir un portrait fidèle de l'ensemble des travaux dans la grande région de Montréal.

La structure fonctionnelle du COMCRET coïncida d'ailleurs avec une réorganisation administrative de la Direction des communications où les plans de communication devenaient l'apanage de chargés de projets en poste à Québec. De la sorte, les stratégies d'information étaient développées en marge des travaux du Comité.

Il n'en demeure pas moins qu'une structure de communication existe toujours au sein du COMCRET. Elle vise à élaborer des procédures de communications entre tous les intervenants et la Salle de presse (Centre de communication). Le personnel affecté aux opérations du Centre est responsable de la transmission de l'information concernant le déroulement des travaux aux médias ou encore au public via le Centre de renseignements. C'est également par le biais du Centre de communication que les plaintes reçues à la ligne INFO-TRAVAUX du Centre de renseignements sont examinées, puis traitées par les membres d'autres unités administratives au Ministère ou encore par le mandataire chargé de la surveillance des travaux.

Service de l'information et du renseignement
Yvan Paquette
93-02-18