



DÉBATS

de

l'Assemblée législative

du

QUÉBEC

TROISIÈME SESSION – 28^e Législature

Comité des Crédits - Transports et Communications

Les 4, 5, et 6 juin 1968

Président: l'honorable Rémi Paul, C.R.

Transports et Communications

(Vingt et une heures trente-quatre minutes)

M. D'ANJOU (président): Messieurs les officiers du ministère des Transports et Communications, je suis heureux de vous souhaiter la plus cordiale bienvenue. Est-ce que vous allez commencer article par article ou...

M. LIZOTTE: D'abord, je vais faire une revue générale, en quelques phrases. Après ça, on pourra y aller article par article.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aurais également quelques remarques d'ordre général à formuler.

M. TREMBLAY (Bourassa): J'aimerais mieux avant qu'on passe article par article, que certaines questions générales puissent être posées au ministre.

M. LIZOTTE: Je n'ai pas d'objection. Arrangez ça à votre goût. Je suis préparé pour les quatre systèmes.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je voudrais connaître la politique globale du ministre des Transports depuis un an, pour savoir ce qu'il y a de nouveau. Après ça, je voudrais qu'on se réserve le droit de lui poser quelques questions avant de passer article par article.

M. LE PRESIDENT: C'est bien.

M. LIZOTTE: Vous êtes prêts, avant que je passe au Conseil législatif?

M. TREMBLAY (Bourassa): Non, j'ai peur. La mise en nomination du parti conservateur n'est pas encore passée. Il peut arriver que vous vous présentiez candidat conservateur, avant ça?

M. LIZOTTE: On ne sait jamais. M. le Président, je vous remercie des quelques mots de bienvenue que vous nous avez adressés. Mes chers collègues, il me fait plaisir de vous donner en quelques lignes la politique générale que nous avons suivie, qui s'apparente assez avec la politique suivie par mes prédécesseurs, que nous avons tenté d'améliorer, comme c'est le rôle de tout ministre, dans quelque gouvernement que ce soit, d'améliorer les différents services dont on lui a confié l'administration. Au bureau des véhicules automobiles en particulier, nous avons procédé à certaines réorganisations adminis-

tratives. Et par suite de l'implantation au ministère d'un service de l'informatique, l'émission des plaques et d'enregistrements et des permis de conduire s'est faite beaucoup plus rapidement. En décembre dernier, nous étions en mesure de mettre en circulation les nouveaux enregistrements pour l'année 1968 et, pour la première fois, en date du 3 mars, tous les automobilistes étaient en possession de leurs nouveaux enregistrements. Cela malgré l'affluence des derniers jours. Nous espérons pouvoir, cette année, fournir le même service au public en dépit du fait que nous devons opérer avec un effectif réduit. Nous avons établi en février 1967 un comité consultatif médical composé de cinq spécialistes et attaché au Bureau des véhicules automobile. Ce comité travaille en collaboration avec le directeur médical nommé au bureau des véhicules-automobile, qui est un fonctionnaire chargé de la revision de tous les cas médicaux ou paramédicaux. Il

fait une étude de chacun de ces dossiers. Le comité se réunit presque toutes les semaines et jusqu'à maintenant, on a examiné plus de 10,000 cas. Des recommandations positives ont été faites dans la moitié des dossiers. De plus, le comité a préparé à l'intention de chacun des médecins de la province de Québec des directives qui leur seront transmises incessamment, c'est-à-dire dès que l'imprimeur aura terminé son travail.

Ce document rendra de très grands services à la fonction médicale. Celle-ci, bien entendu, pourra traiter directement avec l'officier médical de notre bureau médical ou le comité médical, ce qui permet le respect intégral du secret professionnel de l'information.

Le comité consultatif médical a fait récemment une intéressante suggestion que nous espérons pouvoir mettre en pratique, d'ici peu. A la condition, bien entendu, que nous puissions obtenir l'aide ministérielle. Nous avons de plus rappelé, cette année, les personnes âgées de 70 ans et plus et qui détiennent un permis de conduite. Ce rappel s'est fait avec le plus de délicatesse possible et nos officiers ont eu ordre d'exercer beaucoup de compréhension à l'endroit de ce groupe de conducteurs. Il n'en reste pas moins qu'il nous a fallu appliquer des restrictions dans près de 80% des cas étudiés dès le rappel, ce qui signifie que cette initiative était urgente. Nous faisons l'impossible pour tenter de réduire le nombre des accidents de la route. En 1967, 1,622 personnes ont perdu la vie sur les routes contre 1,717 l'année précédente, soit une diminution de 95, ceci en dépit du fait que l'Expo 67 avait amené sur nos routes des centaines de milliers de

véhicules de plus qu'en temps ordinaire. Nous espérons faire mieux cette année.

A ce propos, le service de la sécurité routière va renouveler ses efforts. Au cours de l'année écoulée, en particulier, on s'est efforcé de procéder à la vérification de tous les autobus d'écoliers de même qu'on a procédé à l'examen des chauffeurs. Dans les 55 régionales catholiques et les 9 régionales protestantes, de même que dans plusieurs autres comportant les enfants examinés 8,000 véhicules ont été visités. 8,910 véhicules ont été examinés du 2 octobre au 11 avril. 3,632 sont acceptés lors de la première inspection et 5,278 sont trouvés défectueux et sont l'objet d'une seconde vérification, après réparation. Cinquante-cinq véhicules furent mis au rancart et, à compter du 22 janvier, on a recommencé une deuxième inspection. On a constaté que 940 véhicules étaient défectueux et que 14 devaient être mis au rancart. En même temps s'est poursuivi l'examen des conducteurs. Jusqu'à présent il a fallu retirer le permis de conduire à 79 d'entre eux. Dès le début de la nouvelle année scolaire, ce travail sera poursuivi activement, car il a donné d'excellents résultats.

D'autre part, dans les neuf allées d'inspection que possède le ministère, on a procédé durant les mois d'été aux vérifications d'usage. Vingt-trois employés se sont occupés spécialement de cette besogne. Quelque 50,000 véhicules ont été ainsi examinés et des défauts ont été signalés sur 64% de ces véhicules. Bien entendu, ces défauts, dans bien des cas, étaient d'ordre mineur. Il n'en reste pas moins que ce travail contribue à développer l'idée de la sécurité routière dans la province de Québec. Nos auxiliaires en recherche à l'information ont poursuivi, au cours de l'année, leur travail de propagande tant à la radio qu'à la télévision et par des cliniques tenues en plusieurs endroits.

Grâce aux services de l'informatique, des statistiques plus complètes peuvent être obtenues, lesquelles fournissent des informations de haute valeur à tous les services.

Le service de l'inspection de même que le service aérien, et le service maritime, ont accompli une besogne considérable au cours de l'année. Nous avons cependant, compte tenu du budget limité les efforts pour le prochain exercice financier. Nous avons l'intention, de faire des efforts pour maintenir l'efficacité du service en dépit même des difficultés croissantes.

Je dois dire, en terminant, que j'ai été heureux de compter sur la collaboration de tous les employés du ministère qui ont fait un effort considérable pour rendre aussi efficaces que pos-

sible les différents services mis à la disposition du public.

C'est un résumé assez succinct. Je n'ai pas voulu encombrer le comité avec des chiffres que j'ai ici, et que je pourrai donner aux membres du comité qui m'en feront la demande. Je crois que ce sera la façon la plus efficace de voter ces crédits.

M. TREMBLAY (Bourassa): Votre résumé a porté plutôt sur la sécurité. Votre résumé n'a pas porté tellement sur le ministère au complet.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si vous le permettez. M. le Président, j'aurais quelques remarques d'ordre général à faire, justement sur la politique générale du ministère. J'ai bien aimé les remarques de mon collègue, le ministre des Transports et Communications, lorsqu'il a dit que son ministère continuait les politiques que généralement les prédécesseurs... J'ai moins aimé cette mention — malgré que ce soit tout à fait logique lorsqu'il ajoute « tout en essayant d'améliorer cette politique » — C'est une question justement que je me pose et j'aimerais, ici, faire mention de quelques observations qui peuvent jusqu'à un certain point m'inquiéter comme ancienne titulaire du ministère.

On sait qu'en 1964, les différents services donnés par le ministère des Transports et Communications étaient localisés dans quatre ou cinq édifices différents. Mais dans l'année qui suivit, en 1965, l'on sait que le ministère a fait un effort pour centraliser tous les services dans un même édifice, à une exception près. C'était le service des véhicules automobiles qui se trouvait dans l'édifice voisin sur le chemin Sainte-Foy. J'aimerais savoir du ministre si cette politique de centralisation des services se continue? Et quels sont les projets du ministère pour amener ce seul service extérieur à l'intérieur du seul et même édifice qui sert au ministère actuellement?

M. LIZOTTE: Il est assez facile de répondre à cette question parce que le député de Marguerite-Bourgeoys vient de me dire qu'en 64/65, tous les services sauf un avaient été centralisés. Alors, je ne peux pas centraliser plus que les services qui existent.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aimerais savoir s'il y a des projets pour amener celui des véhicules automobiles dans un même édifice.

M. LIZOTTE: Actuellement, on attend la

construction d'un édifice qui devrait se faire incessamment, dans le courant de l'année. Le bail est signé, nous attendons la construction de l'édifice.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y aurait possibilité de savoir à quel endroit? Peut-on avoir des détails sur ce bail...

M. LIZOTTE: C'est voisin de l'édifice 880, Chemin Sainte-Foy, l'édifice actuel.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Merci. Nous remarquons cette année des réductions dans les crédits du présent exercice financier, crédits qui doivent être consacrés à la sécurité routière, entre autres au service d'inspection et à trois régies qui tombent sous la juridiction du ministère des Transports et Communications. Mes premières remarques concerneront les crédits de la sécurité routière. J'aimerais, d'abord, féliciter les officiers du ministère, me joindre au ministre qui les a félicités, parce que je suis convaincue que s'il y a eu une diminution dans le nombre des accidents et des décès, c'est grâce à leur travail et également grâce au travail qu'ils avaient fait pendant un certain nombre de mois précédents pour prévoir l'Expo, en particulier, où l'on se rendait compte qu'il y avait beaucoup plus de véhicules sur nos routes.

Mais il faut avouer aussi qu'il y a eu une dépense considérable dans la construction des routes, qui s'est terminée pour l'année 1967 et qui, je pense, a beaucoup contribué à la diminution des accidents et en particulier des accidents mortels.

Nous avons eu, en 1966, une diminution de \$128,600 au poste budgétaire de la sécurité routière. C'est en 1966, et encore cette année...

M. LIZOTTE: M. le Président, je veux bien que l'on parle de notre politique de façon générale, mais on en est rendu à des postes budgétaires particuliers, sécurité routière, diminution des crédits, là on ne pourra pas se suivre. On va discuter à deux reprises la sécurité routière.

M. TREMBLAY (Bourassa): Quand on sera à ces articles-là, on va passer plus vite, M. le Ministre.

M. LIZOTTE: Je suis bien prêt à les passer tout d'un bloc.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ferai des remarques d'ordre général, les diminutions de

crédits à trois endroits en particulier m'intéressent: à la sécurité routière, au service de l'inspection et aux régies. Maintenant, si le ministre préfère qu'on discute ça plus tard, je suis prête à le faire, mais je pense que ça pourrait rentrer quand même dans l'ordre à ce moment-ci. Mes remarques sont très brèves d'ailleurs...

M. LIZOTTE: Pour autant que ce sera possible.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'avais presque terminé ma remarque sur ce point. Je voulais tout simplement signaler mon inquiétude en voyant qu'en plus d'une diminution des crédits en 1966, on continue à couper le budget pour ce qui doit se rapporter à la sécurité routière. Je souhaite ardemment que l'on puisse réussir aussi bien que l'an dernier. Je m'inquiète parce que, même si nous avons eu une amélioration considérable dans la construction des routes dans les années passées, je pense que le budget qui a été réservé à la Voirie pour la construction de nouvelles routes n'est pas du tout de l'envergure de celui qui avait été gardé pour cette fin dans les années précédentes. Alors, je me demande si l'on n'aurait pas dû consacrer un montant supérieur à la sécurité routière justement parce que le budget de la Voirie ne semble pas prévoir tellement de nouvelles routes et de grandes améliorations dans le réseau routier.

Enfin, j'aurais une autre observation d'ordre général à répéter. Je l'ai déjà faite dans les années précédentes, mais, cependant, elle mérite, je pense, d'être répétée. Il me semble qu'il manque encore de collaboration entre les ministères de la Voirie, des Transports et Communications et de la Justice. Je l'avais demandé durant les années antérieures. Je sais que le ministre, l'an dernier, avait mentionné qu'il tenterait d'obtenir une plus grande collaboration. Pour vous donner un exemple, dans le domaine des routes, il est malheureux que le service de la sécurité routière du ministère des Transports et Communications ne soit pas consulté avant même la construction des diverses routes, parce qu'on se rend compte que les routes sont construites et il est trop tard, à ce moment-là, pour se plaindre des courbes et des intersections dangereuses. Il me semble que ce serait peut-être une suggestion que je ferais au ministre, s'il y avait possibilité, d'avoir consultation et que le ministre de la Voirie montre le projet de construction à un des préposés au service de la sécurité routière.

Ici, je mentionne ce cas parce que je pense aux difficultés qui ont surgi à l'occasion de la

construction de la voie rapide de Côte-de-Liesse. Il y avait, au début de la construction de cette voie, la participation, la collaboration et la coopération — de trois niveaux différents au gouvernement — le ministre est au courant — et ce qui compliquait davantage la situation, c'est le fait qu'au niveau municipal plusieurs villes avaient leurs intérêts particuliers à faire valoir. Entre autres, il y avait Lachine, Dorval, Saint-Laurent, où cette voie rapide devait passer.

Ce qu'il y a de malheureux, c'est qu'avant que les conditions de sécurité routière aient été étudiées, il semblait nécessaire de régler les facteurs sociaux et politiques du problème et parfois de faire des compromis. Ainsi, en construisant la voie rapide de Côte-de-Liesse, les traverses de piétons, semble-t-il, ont été complètement exclues du plan original, et c'est ainsi que fut construite cette voie.

Ce n'est qu'après plusieurs pertes de vie qu'une décision fut prise d'en installer. Mais ce n'est pas tout. Chaque municipalité où la voie traversait avait son idée quant à la localisation de ces traverses ainsi que du coût qu'elle était prête à assumer. Les ententes, vous comprendrez, messieurs, ont été très longues à intervenir avec le résultat que, plus d'une année après l'ouverture de cette voie rapide, les piétons ont encore énormément de difficulté à passer de la voie sud à la voie nord de Côte-de-Liesse et vice versa.

Ici, j'aimerais également mentionner un autre point qui m'apparaissait d'importance. C'est que nous attendions beaucoup de l'utilisation efficace des services IBM, ou cerveaux électroniques, pour les fiches d'immatriculation et permis de conduire des Québécois. On se rendait compte qu'il y aurait énormément de données intéressantes et connexes qui pourraient être utilisées pour justement combattre les accidents et les morts violentes sur nos routes. Cela devait permettre, à mon sens, l'établissement de système de points de démerite, de même que l'utilisation de l'ivressomètre, en collaboration avec le ministère de la Justice.

Il y a maintenant assez longtemps qu'on n'a aucune nouvelle sur ce point. J'espère que les officiers du ministère travaillent encore en collaboration avec le ministère de la Justice surtout maintenant qu'ils ont pu établir le service efficace des cerveaux électroniques pour les données dont on a besoin au ministère.

J'aimerais aussi parler d'une autre diminution au budget qui m'intéresse particulièrement et qui affecte à mon sens les différentes régies. Il est question, depuis un certain nombre d'années, et je pense que le ministre lui-même était d'accord l'an dernier, d'une réor-

ganisation à la Régie des transports.

Le ministre des Transports qui a...

M. LE PRESIDENT: Vous ne pensez pas que l'on ferait mieux de prendre ça article par article?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Eh bien, je pense que c'est d'ordre assez général, c'est une diminution de crédits.

M. LIZOTTE: Je n'ai pas d'objection. Du train que ça va, ça me convient.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'ailleurs, vous vous rendez compte que ce sont des suggestions constructives que j'ai à faire.

M. LIZOTTE: Oui, oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le ministère des Transports a déjà obtenu des recommandations d'experts pour effectuer une réorganisation à la Régie. Il me semble, je ne sais pas si je fais erreur, que ça demeure lettre morte et l'on sait quel marasme continue à sévir chez les personnes qui sont mêlées de près ou de loin à l'industrie du camionnage. Les fonctionnaires de cette régie et les avocats qui plaident devant cette régie semblaient être d'accord pour dire qu'il y aurait un besoin primordial de réorganisation. Il me semble que, l'an dernier, le ministre lui-même avait dit que ce serait une chose qui se ferait. Je me rends compte que les crédits ont quand même diminué et je me demande comment on peut arriver à une réorganisation avec une diminution au budget. J'aimerais savoir du ministre ce qui a été fait pour justement restructurer cet organisme. Quelles sont les nouvelles compétences qui ont été ajoutées à l'équipe qui était déjà en place et quelle nouvelle orientation entend prendre cette Régie?

J'aurais maintenant — désirez-vous répondre immédiatement?

M. LIZOTTE: Je vais répondre dans l'ensemble, si vous le voulez.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'accord. Quant à la Régie des services publics, j'ai reçu des plaintes sérieuses de certains confrères du Barreau de la province de Québec. Je suis convaincue que ce n'est pas d'hier qu'on se plaint de certaines choses à cette régie. On me souligne, entre autres, que la Régie des services publics a été établie il y a quinze ans. A ce moment-là — les chiffres ne sont peut-être pas tout à fait exacts — je sais que, il y a quinze

ans, 5% des cas passaient devant la Régie des services publics en matière d'expropriation. Aujourd'hui, la Régie des services publics en passe 95%. Déjà le gouvernement lui a retiré une partie de sa juridiction, mais il semblerait nécessaire, de l'avis d'experts, qu'il y ait une Régie de l'expropriation. Si vous permettez, je vais m'expliquer. On dit même qu'une Régie d'expropriation serait débordée devant l'avalanche des causes présentes. L'on se souviendra que, pour remédier à la situation, le gouvernement avait créé le bureau d'expropriation de Montréal. Ce bureau des expropriations de Montréal entend toutes les causes pour la ville de Montréal, mais il a un autre très grand avantage, celui de n'être pas obligé de motiver ses jugements.

Cette nouvelle Régie d'expropriation qui pourrait être créée par le gouvernement apporterait un avantage certain parce que, présentement, les avocats sont souvent obligés d'attendre extrêmement longtemps pour pouvoir obtenir un jugement de la Régie des services publics, et on sait qu'une des causes de ça, c'est que chacun des jugements est motivé. Par exemple, si les causes de la ville de Montréal sont réglées, il n'en est pas de même pour les autres causes d'expropriation à travers la province. En effet, le gouvernement provincial, les municipalités, les commissions scolaires, les hôpitaux et tous les autres organismes doivent s'adresser à la Régie des services publics. Il y a, me dit-on — et cela de source sûre — des causes inscrites depuis huit ans et plus. Il me semble que le moyen le plus pratique pour remédier à cet état de choses serait de créer un bureau provincial des expropriations, qui aurait la même juridiction que le bureau des expropriations de Montréal. Cette nouvelle cour ne devrait pas être obligée de motiver ses jugements.

Je pense, M. le Président, qu'il est justifié de croire qu'en créant une telle cour, on réussirait à écourter les délais à un maximum de deux ans alors qu'aujourd'hui il y a, encore une fois je le répète et je le sais des causes qui attendent depuis huit, neuf et dix ans.

Il va sans dire que, lors de la première audition de cette cour, on pourrait créer, aucune sténographie ne serait prise, et qu'advenant le cas où une des deux parties ne soit pas satisfaite, elle pourrait s'adresser à la Régie des services publics ou à la nouvelle Régie de l'expropriation, comme cela existe présentement.

Ce bureau provincial de l'expropriation pourrait comprendre six membres, avec juridiction dans toute la province. A moins que ma mémoire me fasse défaut, je crois qu'il s'agit là de l'une des recommandations de l'Union catholique des cultivateurs et qu'elle l'a présentée au gouvernement il y a quelques années. Enfin, en faisant un examen général des crédits, je me pose une question additionnelle, question à laquelle je ne puis répondre, puisque les membres du présent gouvernement, alors qu'ils étaient dans l'Opposition, y avaient répondu. Vous le devinez peut-être, je vois le ministre sourire, il s'agit du DH 125. Cet avion, en 1966, aurait pu être vendu à profit par le gouvernement. Est-il toujours l'usage du gouvernement et, si oui, nous nous posons différentes questions quant à son vol quotidien, au nombre de pilotes qui y sont attachés et au nombre de passagers qui y voyagent d'une façon hebdomadaire.

Je n'ai pas d'autres remarques d'ordre général à faire et, si mes collègues en ont, je les prierais de les transmettre.

M. LIZOTTE: Si vous le permettez, d'abord je vais répondre à ces quelques remarques, qui ont été faites avec un esprit de coopération et de reconstruction. Nous devons partir du point de vue que nous sommes dans une année d'austérité et qu'il a fallu que tous les budgets soient réduits à leur plus simple expression. Or, pour la sécurité routière, nous avions demandé \$506,000 et nous avons obtenu \$485,000. Je m'imaginerai que, de tous les budgets, c'est celui qui a été le moins coupé. On parle d'une diminution de crédits dans les autres services, nous y reviendrons lorsque nous passerons article par article.

A tout événement, lorsqu'il s'agit de consultation par le ministère de la Voirie, lorsqu'il s'agit de construire des routes, j'ai l'impression qu'au ministère de la Voirie on a tout l'équipement nécessaire, que ce soit en hommes ou en machinerie, pour tâcher de détecter de quelle façon une route doit être construite pour respecter la sécurité routière. Je pense que, à l'heure actuelle, ce n'est pas le rôle de la sécurité routière du ministère que je préside d'intervenir dans la construction des routes. Que nous fassions des suggestions, pas d'objection. Je suis en faveur d'ailleurs. J'ai pris cet avis comme tel, je suis en faveur que l'on fasse des suggestions en temps opportun. Mais j'imaginerai qu'il n'y aurait jamais moyen d'administrer un gouvernement si chacun des ministères intervenait dans l'administration de l'autre.

Quant à la question du IBM, j'en ai parlé pour

la première fois dans mes remarques générales, nous avons été pour la première fois, un mois au moins en avant de notre temps pour mettre nos plaques sur le marché. Nous avons recueilli un mois plus tôt que les années passées la somme de \$5 millions qui a été payée pour des plaques qui ont été livrées avant même la date prévue. Pour la première fois depuis nombre d'années, nous n'avons pas eu besoin, à l'occasion de l'émission, de demander des délais de trois à quatre jours pour permettre aux gens qui étaient en retard de se rendre dans les bureaux pour acheter leur permis ou leurs plaques. Alors, je pense que je dois rendre hommage à ceux qui s'en sont occupés, M. Baril et M. Lemay qui ont mis le service sur pied, je pense qu'on doit les remercier d'avoir même travaillé assez souvent la nuit pour tâcher d'arriver, non seulement 3 temps mais avant le temps prévu.

Pour ce qui est de la réorganisation de la Régie des transports, s'il est une fois où je m'entends avec quelqu'un de l'autre côté de la Chambre, c'est cette fois. Je suis en faveur de la réorganisation de la Régie des transports. Nous avons à l'étude à l'heure actuelle toute cette réorganisation. Vous imaginerez que c'est assez difficile de faire une réorganisation de la Régie des transports telle qu'elle est constituée

sonnages politiques qui appartiennent aux deux partis. Le moins qu'on veut toucher à l'un ou à l'autre, on est accusé de partisanerie.

M. TREMBLAY (Bourassa): On ne vous a pas attaqués.

M. LIZOTTE: A ce moment-là, vous le faites assez pendant vos campagnes électorales...

M. TREMBLAY (Bourassa): Commencez par vous, monsieur.

M. LIZOTTE: Vous le faites assez durant vos campagnes électorales que je pense bien que vous devez accepter ça.

M. TREMBLAY (Bourassa): On ne l'a pas fait pendant la dernière.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, je pense que mes remarques n'étaient pas faites dans ce...

M. LIZOTTE: C'est réciproque, d'ailleurs. Alors, si vous voulez être renseignés, vous allez m'écouter.

A l'heure actuelle j'ai dit que nous avons un projet à l'étude. La commission qui a étudié le transport des écoliers, nous a remis un dossier qui n'a pas encore été présenté au conseil des ministres. Une partie de ce rapport nous a été remise il y a environ dix jours. Si on réorganise la Régie des transports, il va falloir tenir compte qu'à l'heure actuelle le transport des écoliers est fait par le ministère de l'Éducation. Il va falloir tenir compte du fait qu'étant fait par le ministère de l'Éducation, est-ce que le rapport nous recommandera que ce transport des écoliers soit fait par le ministère des Transports — ce qui serait normal et naturel — ou bien si ça va rester entre les mains des commissions scolaires? C'est toute cette étude que nous faisons pour tâcher de faire une planification qui se tient.

On a parlé de la Régie des services publics, je conviens que, quand je suis arrivé à la Régie des services publics, ce n'était pas rose non plus. Vous aviez beaucoup de causes en suspens. A l'heure actuelle nous avons 597 causes du gouvernement dont 98 dossiers sont incomplets et 99 complets. Nous avons réorganisé partiellement cette régie en engageant des hommes de loi qui ont étudié les dossiers de la Voirie et qui ont tenté de les compléter. à l'heure actuelle nous aurons 15,000 dossiers de la Voirie qui auraient été complétés. J'imagine que nous avons fait notre part de travail dans ce domaine.

M. VAILLANCOURT: Ils n'ont pas tous passé devant la Régie des services publics.

M. LIZOTTE: Le DH-125 était encore en service à midi.

M. SAINT-GERMAIN: Il va bien?

M. LIZOTTE: La dernière fois il allait bien! Alors si vous avez d'autres remarques.

M. LOUBIER: M. le Ministre, est-ce qu'on me permettrait de signaler que tout à l'heure on demandait de faire écho à des plaintes ou doléances de plusieurs avocats quant à la lenteur qui paralysait la marche des procédures devant les régies. C'est vrai et je l'ai entendu à maintes reprises, moi aussi, de mes ex-associés! Mais le pourcentage qu'a cité le député

régie, est basé sur quoi?

à l'effet que 95% des cas ét...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: 95% de ce qui passe devant la Régie des services publics a trait à l'expropriation dans la province.

M. LOUBIER: Ah, bon! Parfait!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce qui veut dire qu'il y a quinze ans seulement, 5% de ce qui passait devant cette régie avait trait à l'expropriation. Ce qui veut dire que son travail a augmenté considérablement. Ce sont presque uniquement des cas d'expropriation qui passent

à la Régie des services publics. On applique pas « jet à Lesage »? donné les outils pour justement « to cope with the situation » et ils ne peuvent pas réussir en ce moment. Ce que je veux dire c'est que c'est vrai que des causes datent de huit et dix ans. Je dois dire que tous les gouvernements qui se sont succédé ont été négligents. Mais il y a un moment où il faut mettre un terme à la négligence. Je pense qu'il est plus que temps qu'on apporte une amélioration. J'ai suggéré qu'on crée cette régie pour pouvoir s'occuper des expropriations en province, en dehors de la région de Montréal.

M. LAFONTAINE: Pour l'information du député de Marguerite-Bourgeoys, je lui dirai que le ministère de la Voirie, pour accélérer les cas d'expropriation, va former ce qu'on appelle des comités de conciliation parce que parfois il suffit de peu pour faire la différence. Disons que c'est de l'entêtement et du côté de l'exproprié et parfois du côté de l'expropriateur. Avec des missions de bonne entente nous avons réussi à régler énormément de cas, et même certains cas qui étalent devant la régie. L'an passé nous avons payé \$45 millions en expropriations et nous avons réglé, je pense, un rattrapage de 8,000 cas. De 14,000 environ, nous avons baissé à 8,000...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais j'ai bien l'impression qu'il reste encore un grand nombre de cas.

M. LAFONTAINE: Oui, je suis bien d'accord. Et en plus de ça nous avons eu un « turnover », je crois de 8,000 ce qui donne environ 15,000 cas.

M. LE PRÉSIDENT: Madame et messieurs, est-ce que vous êtes prêts?

M. TREMBLAY (Bourassa): M. le Président, non je ne suis pas encore prêt. Je pense que le ministre va me le permettre. En même temps, j'aimerais que ce soit le ministre qui réponde

à mes questions et non pas les ministres des autres ministères.

Premièrement, je ne suis pas satisfait de l'énoncé de politique du ministère des Transports et Communications, et du ministre, quoiqu'il ait porté seulement sur le côté de la sécurité. La sécurité est une très grande chose dans la province mais, par contre, je crois qu'il y a beaucoup plus que ça dans le ministère des Transports et Communications.

Maintenant, j'aimerais demander au ministre si lui ou le gouvernement a encore l'intention de vendre le « jet à Lesage »? On applique pas « jet à Lesage »?

M. LIZOTTE: Voulez-vous que je réponde à mesure?

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui, oui. J'aime autant ça. Est-ce que vous avez encore l'intention de vendre le « jet à Lesage » ou si vous voulez le garder? Je vous pose cette question parce que l'an dernier...

M. LIZOTTE: On ne refusera pas d'offres.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous vouliez le garder et d'autres voulaient le vendre. Maintenant, est-ce que c'est réglé?

M. LIZOTTE: On ne refusera pas d'offres avantageuses.

M. TREMBLAY (Bourassa): En 1966, si le ministère avait voulu vendre le « jet », aurait-il pu le vendre plus cher qu'il l'avait payé? Est-ce que vous avez eu des offres en ce sens?

M. LIZOTTE: Je ne peux pas répondre par l'affirmative à cette question.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous n'avez pas demandé d'offres d'achat.

M. LIZOTTE: Il n'y a pas eu d'appel.

M. TREMBLAY (Bourassa): Il n'y a pas eu d'appel. Vous ne l'avez pas offert en vente..

M. LIZOTTE: Quand je dis qu'il n'y a pas eu d'appels d'offres, cela veut dire qu'on ne l'a pas offert. Faire un appel d'offres, cela signifie l'offrir en vente.

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est parce que, durant l'élection 1966, on était censé le vendre si vous étiez élus. D'ailleurs, vous avez été élus et vous ne l'avez pas vendu. D'accord?

M. LIZOTTE: Passez vos remarques, je vous répondrai.

M. TREMBLAY (Bourassa): Non, non. Vous avez dit que vous répondriez point par point.

M. LIZOTTE: J'ai répondu, là.

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est parce qu'en 1966, je peux vous dire que, dans le comté de Bourassa, le « jet à Lesage », vous étiez supposé le vendre. Est-ce qu'il a été vendu? Il n'est pas vendu.

M. LIZOTTE: Moi, je n'ai jamais parlé de ça!

M. TREMBLAY (Bourassa): Mais vous êtes ministre des Transports. J'imagine que le 16 juin, quand vous avez été assermenté comme ministre des Transports, c'est sûrement venu sur le plancher, au Conseil des ministres: Est-ce qu'on le vend ou si on ne le vend pas?

M. LIZOTTE: Vous venez de dire le « jet à Le sage ».

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est ça, le « jet à Lesage ». Vous l'avez baptisé vous-même.

M. LIZOTTE: Ah, non! Ah, non!

M. TREMBLAY (Bourassa): L'Union Nationale, si vous voulez.

M. ROY: On a regardé dans les livres. Il appartenait à la province et non à Lesage.

M. TREMBLAY (Bourassa): Ne me dites pas que le député de Joliette vient de se réveiller, pour une fois! Il va peut-être nous faire un petit discours. Cela va être nouveau.

M. LIZOTTE: Je vais vous donner une réponse qui va vous satisfaire. Je sais ce qui vous satisfait. Je sais ce que le député de Bourassa veut avoir. Le « jet » à l'heure actuelle n'est pas à vendre. A l'heure actuelle, on le garde. C'est assez franc, ça? Et on s'en sert, à part ça.

M. TREMBLAY (Bourassa): Autrement dit, il est payant pour la province.

M. LIZOTTE: C'est une bonne affaire, parce qu'on a gagné nos élections avec et, après ça, on s'en sert.

M. TREMBLAY (Bourassa): Au moins, pour une fois, le premier ministre n'est pas franc, mais un de ses ministres l'est. Je le reconnais. Je le remercie beaucoup de la réponse.

M. LIZOTTE: Je ferai votre message au premier ministre.

M. TREMBLAY (Bourassa): Maintenant, le ministre a fait une sortie en 1967 en disant qu'il voulait instaurer trois régies des transports. Alors, il y avait la Régie des transports générale, la Régie des transports des écoliers et la Régie du transport public. Maintenant, est-ce que le ministre prévoit une quatrième régie pour ceux qu'on connaît dans la province et je crois que tous les députés les reconnaissent parce que, dans les comtés, il y en a partout. On ne peut plus les appeler des camionneurs-artisans parce que le ministre du Travail a dit que camionneur-artisan, ce n'était pas le vrai nom suivant le dictionnaire. On va changer de nom: Ces propriétaires de camions à bascule. Est-ce que le ministre des Transports prévoit de former une quatrième régie pour ces gens-là? Je crois que ça réglerait tous les problèmes. L'enquête Lippé, je ne suis pas contre parce qu'elle nous donne beaucoup de recommandations, mais, par contre, cette quatrième régie réglerait tous les problèmes au niveau de chaque comté et même dans la ville de Montréal. Je demande au ministre s'il peut me dire s'il va former une quatrième régie pour ces gens-là.

M. LIZOTTE: Un projet de loi a été soumis au comité de la législation intergouvernementale relativement aux régies des transports, de camionnage. Vous parlez d'une quatrième régie... A l'heure actuelle, un comité a été formé. Cette législation est en retard précisément à cause d'un bill fédéral le bill C-231, je crois.

A l'heure actuelle, on est en train de formuler une loi qui va nous permettre d'avoir les régies qui vont s'occuper de façon particulière des camions à bascule. J'ai déjà dit au député et je le répète, que s'il est une classe de la société à laquelle je donne toute ma sympathie, ce sont ces petits camionneurs de paroisse qui ont des camions avec lesquels ils ne peuvent pas gagner leur vie. A l'heure actuelle, on en enregistre 150,000. Ce n'est pas cela que le député voudrait que je dise. Cela n'a pas l'air...

M. TREMBLAY (Bourassa): Non, non, allez-y!

M. LIZOTTE: Alors, à l'heure actuelle, on en enregistre 150,000. Une motion a été pré-

sentée en Chambre et a été référée ici au comité par le député de Charlevoix. Cette motion est à l'étude. Je pense que, pour répondre à cette question, il serait difficile que j'anticipe sur les décisions qui seront prises au comité qui, actuellement, étudie précisément cette question-là, qui a été présentée en Chambre, sous forme de motion, par le député de Charlevoix.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je ne suis pas contre la motion du député de Charlevoix, M. le Ministre. Je dis seulement que je peux différer d'opinion et, nous, dans le parti libéral, nous pouvons différer d'opinion. L'enquête Lippé ou tout ce que vous voudrez ne réglera rien au transport des camionneurs à bascule. La seule façon de le régler, j'en ai parlé l'an dernier — et je sais qu'on donne toujours un coup d'épée dans l'eau, quand on parle ici dans l'Opposition — mais la seule façon de le régler, c'est que les propriétaires de camions à bascule qui transportent tous les ingrédients avec des camions à bascule, c'est un permis de transport et une régie, et que cette régie-là travaille avec les ingénieurs de la Voirie, parce que, dans chaque secteur, ce n'est pas le même taux. C'est normal que les taux, il où il y a beaucoup de côtes, etc., ne soient pas les mêmes. A Mont-Laurier, ce n'est pas le même prix que dans le comté de Saint-Jean.

Mais qui va régler cela? C'est seulement une régie comme on en avait une en 1954 et je crois qu'ici le sous-ministre s'en souvient. Jusqu'en 1954, nous avions une régie, nous avions des taux, même à Montréal, même si on faisait du transport pour l'entreprise privée. Les mêmes taux servaient. Et là, on se sert de toutes sortes de choses pour régler le problème, mais le problème est simplement un permis de transport avec les taux de la régie. L'an dernier, j'en ai parlé, seulement, un an après, il n'y a rien, il n'y a pas eu d'avancement, on s'en tient encore aux rapports et aux enquêtes. Je crois qu'on devrait ici, le ministre des Transports et vous M. le Ministre, franchement, par une loi, former, vous avez dit trois régies, pourquoi pas quatre? Et puis donner des permis de transport pour les camionneurs avec des taux. Je crois que le ministre de la Voirie, à ce moment-là, peut avoir ses ingénieurs dans des secteurs régionaux et statuer que les taux soient acceptés et que tels taux soient payés. Tant que vous ne ferez pas cela, quand même vous feriez des enquêtes, où cela va-t-il nous mener? Dites-moi où nous allons en arriver avec vos enquêtes.

M. LIZOTTE: J'ai dit l'an dernier...

M. TREMBLAY (Bourassa): Bien oui, mais vous le dites tous les ans...

M. LIZOTTE: ... que j'étais en faveur. Il y a un projet de loi qui a été soumis au comité et j'ai donné la réponse tout à l'heure au député. Je ne peux pas aller plus vite que le rapport des comités qui sont formés pour étudier. Vous prétendez, mon cher collègue, que, dans le parti libéral, on peut avoir des divergences d'opinion.

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui, parce que je crois que c'est la seule solution, les permis de transport.

M. LIZOTTE: J'imagine que même parmi les membres de l'Opposition, il peut y avoir des divergences d'opinions sur votre suggestion...

M. TREMBLAY (Bourassa): Sûrement.

M. LIZOTTE: Seulement, le comité est formé précisément pour entendre...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour ceux qui font partie du comité, qui sont ici...

M. LIZOTTE: Pour entendre les divergences d'opinion?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, si vous êtes d'accord.

M. LIZOTTE: Le comité décidera, nous fera sa suggestion et nous adopterons une loi à ce moment-là, qui, je l'espère, fera plaisir aux camionneurs et par surcroît...

M. TREMBLAY (Bourassa): Ce n'est pas une question de faire plaisir aux camionneurs. Ce n'est pas un plaisir, c'est un droit qu'ils ont dans la province de Québec.

M. LIZOTTE: Oui, mais quand on possède un droit, ça nous fait toujours plaisir...

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est un droit qu'ils ont, on le leur a enlevé en 1954 et on ne leur a jamais redonné, M. le Ministre. Je vous demande simplement de...

M. LOUBIER: En 1948?

M. TREMBLAY (Bourassa): En 1954, cela a été enlevé.

M. LOUBIER: En 1948.

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est en 1954 que les permis de transport de pierre et d'asphalte etc., ont été enlevés. Vous n'avez jamais été camionneur, pour parler de cela. Parlez de la pêche ou bien d'avocat, vous allez être dans votre élément. Laissez-moi parler du camionnage. Cela me convient mieux à moi qu'à vous.

M. LOUBIER: C'est en 1948 en tout cas.

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est en 1954. Maintenant on n'a aucune nouvelle politique. Vous n'entrevoiez donc pas pour la prochaine année une nouvelle politique pour les 10,000 camionneurs de la province de Québec, propriétaires de camions à bascule.

M. LIZOTTE: Je viens de vous dire qu'il y a un comité de formé, qu'un projet de loi a été soumis et qu'aussitôt que le comité nous fera rapport, nous ferons la législation qui couvrira tous les cas de ces camionneurs. Je ne peux pas dire plus que cela.

M. TREMBLAY (Bourassa): Maintenant, est-ce qu'il y a eu...

M. LIZOTTE: Si pendant six ans, ça n'a pas été fait, ne vous imaginez pas que pendant deux ans on peut faire des miracles. D'autant plus que moi, je suis un ancien libéral, vous savez, je suis encore moins rapide que les autres.

M. TREMBLAY (Bourassa): M. le Président, je n'ai pas demandé ce qui s'était passé entre 1960 et 1966, je n'ai pas demandé au ministre s'il était ancien libéral. Je lui ai demandé ce qu'il était pour faire.

M. LIZOTTE: Je l'ai dit. J'ai dit qu'il y a un comité de formé.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est bien beau de faire des blagues ou de rigoler, mais si on doit discuter de ces crédits-là, je pense bien que ça serait peut-être mieux que l'on s'en tienne au fait et qu'on laisse faire les allégeances politiques de celui-ci ou de celui-là. Remarquez qu'on devrait au moins...

M. LOUBIER: Vous manquez d'humour.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, non.

M. LOUBIER: Vous manquez d'humour.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela retarde d'autant la discussion.

M. LIZOTTE: J'ai accepté l'humour du député de Bourassa, il va accepter le mien, autrement je n'accepterai d'humour de personne.

UNE VOIX: Marguerite-Bourgeois.

M. TREMBLAY (Bourassa): Non, seulement, je crois que c'est une chose...

UNE VOIX: Je suis prêt à accepter l'humour.

UNE VOIX: C'est parce que le ministère du travail...

M. TREMBLAY (Bourassa): M. le Ministre, lorsqu'il y a une grève de 100 personnes ou de 50 personnes, on fait tout pour aider les grévistes. Alors quand on a 10,000 camionneurs dans une province et qu'on ne fait rien pour les aider, je trouve que nous, les législateurs, nous ne faisons pas notre travail. C'est pour cela que je vous en parle, M. le Ministre.

M. LIZOTTE: Je ne blâme pas le député de Bourassa de m'en parler. On est ici autour de la table pour ça.

M. TREMBLAY (Bourassa): Pour en parler et pour en venir à une solution.

M. LIZOTTE: Ma réponse est la suivante, je l'ai donnée et je la redonne. Il y a un comité de formé. J'ai un projet de loi qui a été soumis au comité de la législation, et incidemment, à cause du bill C-231, et de certaines législations fédérales, on a dû retarder, je pense, la décision du comité qui doit nous donner les renseignements nécessaires pour faire une bonne législation.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je m'excuse, sur ce point-là, M. le Président, j'aimerais savoir comment la législation fédérale a pu retarder la décision que prendrait le ministère des Transports et Communications sur ce point. Je ne vois pas comment il peut y avoir un lien. Peut-être que le ministre pourrait m'expliquer cela.

M. LIZOTTE: Je ne suis pas ici pour donner un cours de droit.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je n'en demande pas un, je vous pose une question simple.

M. LIZOTTE: Ottawa a discuté pratiquement durant deux mois et demi sur le bill C-231.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je connais le bill, M. le Président, seulement je ne vois pas en quoi ce bill peut retarder une décision qui pourrait être prise au sein du gouvernement de la province de Québec, sur recommandation du ministère des Transports et Communications.

M. LIZOTTE: Je vous donne l'avis des officiers légaux, les officiers du comité de législation, pas de nos officiers légaux du ministère.

M. TREMBLAY (Bourassa): Maintenant, M. le Ministre, est-ce qu'il y a eu diminution de l'inspection dans les autobus scolaires pour l'année 1968 ainsi que pour tous les autobus qui amènent tout le monde à Terre des Hommes 1968? Est-ce qu'il y a eu diminution de l'inspection ou si le même rythme est maintenu?

M. LIZOTTE: Il y a eu une augmentation.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je pose mes questions parce que...

M. LIZOTTE: Je n'ai pas d'objection.

M. TREMBLAY (Bourassa): ... ça ne peut pas changer tellement les montants après. J'aime autant les poser tout de suite.

M. LIZOTTE: Oui.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que les avions, les CL-215, je crois, sont allés en dehors du Québec, soit pour des feux de forêts, etc.? Est-ce que la province a été payée pour ces avions-là?

M. LIZOTTE: Ces avions-là n'ont pas été livrés encore.

M. TREMBLAY (Bourassa): Des avions-citernes qui sont allés à l'extérieur.

M. LIZOTTE: Ils n'ont pas encore été livrés.

M. TREMBLAY (Bourassa): Us n'ont pas encore été livrés!

M. LIZOTTE: Pour aider mon ami, je pense qu'il veut parler des Canso qu'on a à l'heure actuelle.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Quand attendez-vous la première livraison des avions-citernes?

M. LIZOTTE: On l'attend pour 1969 parce qu'il y a eu certaines difficultés lors de la construction. Alors, on attend en 1969 la première livraison, je crois que c'est en mai.

M. TREMBLAY (Bourassa): Comme ça, on n'a pas d'avions qui sont allés à l'extérieur pour servir dans d'autres provinces?

M. LIZOTTE: On a eu les Canso.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que la province est rémunérée dans ces cas-là?

M. LIZOTTE: Oui.

M. TREMBLAY (Bourassa): Par les autres provinces?

M. LIZOTTE: Oui.

M. TREMBLAY (Bourassa): Quels sont les montants qui ont été chargés aux autres provinces? Est-ce qu'on peut savoir les provinces où nos avions ont été travailler?

M. LIZOTTE: On en a envoyés au Chili...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je me demande, M. le Président, si on ne devrait pas attendre à ce poste budgétaire-là. Je ne veux pas empêcher les questions de mon collègue, le député de Bourassa, mais je me demande si on ne devrait pas discuter ça quand on arrivera au service central des transports?

M. LIZOTTE: Oui, je me tiens à votre disposition. Je suis prêt à répondre au moment où vous voudrez.

M. VAILLANCOURT: On serait aussi bien de commencer article par article.

M. LIZOTTE: Je ne bégaierais pas parce que c'est tout un mélange.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: S'il y a d'autres remarques qui se rapportent à la politique générale du ministère, on pourrait les transmettre et ensuite commencer, Je p e n s e . . . Il me semble que ça serait peut-être plus avantageux.

M. TREMBLAY (Bourassa): Il ne part pas

pour l'Europe, vous n'avez pas à être pressé. L'an dernier, il partait pour l'Europe, mais là, il ne part pas. Il est devant nous et on le garde là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne voudrais pas, M. le Président, que tout à l'heure on ait de la difficulté à passer article par article, si on fait trop de remarques...

M. ROY: Le comité verra le parti libéral à son meilleur, avec une bonne chicane.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, non, M. le Président. D'ailleurs, je dirai que, sur mon comité, le député de Bourassa est un de mes bras droits. Il connaît tellement le camionnage que je laisse à sa discrétion les questions qui vont être posées là-dessus.

M. ROY: On a vu ça. Cela « charriait » tout à l'heure!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il me semble que le langage que vous utilisez...

M. TREMBLAY (Bourassa): Si tu veux charrier, tu en as juste assez dans ton comité pour te faire réélire, toi, le député de Joliette. Arrange-toi pour ça! Fais tes théâtres en plein air comme tu vas là et tu vas en avoir assez pour te faire réélire.

M. ROY: Continuez à penser que quand vous parlez fort vous avez raison et ça va nous aider.

M. LE PRÉSIDENT: Nous allons procéder article par article. Nous allons commencer par l'article 1: Administration.

M. LIZOTTE: J'aurais bien l'intention qu'on continue...

M. TREMBLAY (Bourassa): Laisse-moi faire, je vais l'arranger ton cas en temps et lieu.

M. ROY: Cela prendrait des pneus antidérapants.

M. SAINT-GERMAIN: M. le Président, j'aurais une question à poser.

M. LIZOTTE: Je vais répondre à mon ami, le député de Bourassa. Les avions, il y en a qui sont allés au Chili et d'autres au Tennessee. Au Chili, c'est \$24,842.41 payés par le Chili, et le Tennessee, c'est \$11,787.48.

M. TREMBLAY (Bourassa): Au Tennessee.

M. LIZOTTE: Au Tennessee, oui.

M. VAILLANCOURT: C'est parce que j'avais compris le Ténézie, je me demandais quel pays c'était.

UNE VOIX: Près du Gabon.

M. LOUBIER: Vous connaissez ça!

M. SAINT-GERMAIN: Je suis prêt à procéder...

M. LE PRÉSIDENT: Allez-y, monsieur.

M. SAINT-GERMAIN: J'allais dire que dans l'est de la province de Québec, le nombre de décès ou de blessés occasionnés par des accidents d'automobile reste à peu près le plus élevé en Amérique du Nord relativement au millage qui se fait en automobile. Il est indiscutable que ces mortalités ou ces blessures et les dommages matériels occasionnés par ces accidents se chiffrent à un montant astronomique pour la province de Québec. D'ailleurs nos taux d'assurance-automobile sont excessivement élevés.

Comme le disait le ministre, nous sommes dans une période d'austérité et, considérant que nous sommes dans une telle période, je ne crois pas que la province ait les moyens actuellement de se payer le luxe de tant de décès, de tant d'accidents, de tant de blessures qui, au point de vue de l'hospitalisation, au point de vue des frais médicaux et au point de vue de l'invalidité, coûtent des fortunes et autant de dommages matériels.

Alors, je suis un peu surpris, dans ce contexte, de voir le budget du ministère des Transports et Communications responsable de la sécurité routière dans le Québec et je constate que, malgré tous ces dommages et toutes ces mortalités, le budget de ce ministère a été diminué cette année. Je m'explique cette situation très mal et, puisque c'est une situation d'urgence à mon avis, j'aimerais demander au ministre quelles sont les modifications de politique entreprises à son ministère en vue de diminuer ces accidents souvent mortels?

M. LIZOTTE: Voici, à l'heure actuelle, il faut bien comprendre que le ministère est responsable de l'enseignement de la sécurité routière. Il n'est pas désigné directement pour faire la prévention sur la route ou la surveillance de la route; cela relève du ministère de la Justice, la patrouille des routes relève du minist-

tère de la Justice, de la police provinciale. L'an dernier, en 1967, nous avons eu 95 morts de moins par rapport à 1966 et 6,278 blessés de moins par rapport à 1966 également. Ce n'est pas tellement la valeur en chiffre du budget qui compte le plus, mais ce qui compte, c'est la façon dont le budget a été dirigé pour l'enseignement de cette responsabilité de la sécurité routière. Alors, la marge qui existe à l'heure actuelle entre le chiffre que nous avons demandé, et que j'ai donné tout à l'heure, et le chiffre que nous avons reçu, j'imagine que ce n'est pas cette marge-là qui va occasionner le plus grand nombre d'accidents.

M. SAINT-GERMAIN: Les normes de la sécurité routière, M. le Président, est-ce qu'elles sont établies par le ministère des Transports et Communications?

M. LIZOTTE: C'est le Guide de l'automobile qui...

M. SAINT-GERMAIN: Et ce Guide de l'automobile est de la responsabilité du ministère.

M. LIZOTTE: Oui.

M. SAINT-GERMAIN: Donc, l'enseignement aux conducteurs d'automobiles est aussi la responsabilité de votre ministère.

M. LIZOTTE: Oui.

M. SAINT-GERMAIN: L'émission des licences est aussi la responsabilité de votre ministère. Le fait de déterminer par exemple jusqu'à quel point un type conduit sous l'effet de l'alcool, est-ce que c'est aussi la responsabilité de votre ministère?

M. LIZOTTE: Non, là c'est le ministère de la Justice qui en fait la surveillance et qui doit juger.

M. SAINT-GERMAIN: Alors est-ce qu'il existe une coopération suffisante entre les deux ministères?

M. LIZOTTE: Moi, j'ai l'impression qu'il existe une coopération suffisante.

M. SAINT-GERMAIN: Maintenant, comment se fait-il que les taux d'assurance dans le Québec sont si élevés?

M. LIZOTTE: La question des taux d'assurance, ça n'entre pas dans mon ministère, ça.

M. SAINT-GERMAIN: Oui, mais puisque vous êtes responsable...

M. LIZOTTE: Vous parlez des accidents, de la sécurité routière, c'est bien, mais les effets à la sécurité routière qui retombent dans un autre domaine qui s'appelle les assurances, je ne peux toujours pas répondre pour le service des assurances...

M. SAINT-GERMAIN: Oui, mais, dans la province de Québec, si la sécurité routière est efficace, il devrait s'ensuire que les accidents soient moins nombreux et, par ricochet, que le taux des assurances soit plus fort.

M. LIZOTTE: Mon sous-ministre me dit que l'on a vu des baisses de taux à certains endroits: Sherbrooke et puis quelques autres villes...

M. SAINT-GERMAIN: J'admets qu'il y a une baisse relative, mais d'un autre côté le taux relatif des accidents reste plus élevé dans la province de Québec que nulle part ailleurs.

M. LIZOTTE: J'ai l'impression qu'à l'heure actuelle tout ce qui a pu être fait par le ministère assumant la sécurité routière, a été fait avec les moyens que nous avons à notre disposition. Il s'agit d'une question d'éducation. À l'heure actuelle on fait de l'enseignement obligatoire dans les écoles techniques et facultatif dans les écoles secondaires. Nous donnons des cours de moniteurs un peu partout à travers la province et nous installons des rampes d'inspection des véhicules pour faire l'inspection des véhicules de sorte que ces véhicules ne deviennent pas un danger public. Alors ce sont là, je l'ai dit tout à l'heure, les oeuvres en cas de sécurité routière du ministère des Transports et Communications.

M. SAINT-GERMAIN: Il reste tout de même, M. le Président, que je crois qu'en somme, si la sécurité routière dans la province de Québec est bien établie, nous avons un résultat direct. Nous avons une preuve si, oui ou non, la sécurité routière est efficace ou pas, et ça, c'est le nombre d'accidents, le nombre de mortalités, les sommes qui sont dépensées à la suite de ces accidents et le taux des assurances.

Je crois que si, dans un lieu donné, les assurances-automobiles sont plus élevées il faut donc déduire, directement et mathématiquement, que la sécurité routière est moins efficace là qu'ailleurs. Elle est moins efficace qu'aux endroits où les taux d'assurance sont plus bas.

Je crois que, pour une fois, on a au point de vue d'une politique des résultats qu'on peut juger d'une façon directe et d'une façon pratiquement mathématique.

M. LIZOTTE: Les résultats, on les a en partie par une diminution des morts et une diminution des blessés, quand on dit qu'il y a 6,278 blessés de moins, ça veut toujours dire qu'il y a un peu d'efficacité.

M. SAINT-GERMAIN: Oui, mais...

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, quand quelqu'un va acheter une automobile d'occasion, eh bien, il est obligé de fournir un certificat à l'effet que son véhicule a été examiné, et cela présente toutes les normes de sécurité possible.

M. SAINT-GERMAIN: Mais, malgré toutes ces améliorations, est-ce que le ministre admet que nos taux d'assurance-automobile sont les plus élevés en Amérique du Nord?

M. LIZOTTE: Dans certains cas, oui, dans certains cas, non, parce qu'ils ont été baissés en certains endroits.

M. LOUBIER: En Ontario, cette année, ils augmentent, et dans le Québec, ça baisse.

M. SAINT-GERMAIN: On ne peut pas comparer les taux de l'Ontario à ceux de la province de Québec.

M. LOUBIER: Je comprends, au Québec, ils baissent.

M. SAINT-GERMAIN: Peut-être, mais le décalage est encore énorme et reste énorme.

M. LIZOTTE: Maintenant, au point de vue de la surveillance, cette année, on a 36,467 conducteurs qui ont été suspendus. Quand on enlève un permis pour trois mois, vous savez, on a des représentations. J'ai eu des représentations des députés des deux côtés de la Chambre assez souvent.

M. SAINT-GERMAIN: Oui, mais si vous voulez vous rappeler un pauvre père de famille qui avait un camion...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il est évident que le ministre ne donne pas suite aux...

M. LIZOTTE: Jamais.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'espère.

M. LIZOTTE: Jamais! Si vous êtes capables de trouver un cas où j'ai recommandé qu'un permis soit remis, je donnerai ma démission. C'est aussi clair que ça.

M. SAINT-GERMAIN: M. le Président, le ministre mentionne la question de retirer les permis. Je crois qu'on ne retire pas nécessairement le permis à un conducteur parce que ce conducteur a montré de l'imprudence. Il faut penser à la législation que nous avons aujourd'hui. Prenez par exemple, un conducteur qui a un accident. Même si les dommages sont minimes, si ce conducteur-là n'est pas assuré, si son véhicule n'est pas assuré, vous lui enlevez son permis, même si ce conducteur-là a un dossier exemplaire au point de vue de la sécurité routière et n'a jamais eu d'accident auparavant. Il faut constater que ce conducteur se voit enlever son permis non pour des raisons de sécurité routière, mais pour des raisons d'assurance ou toute autre raison. J'ai même constaté que des personnes qui ne sont pas assurées, dont la voiture n'est pas assurée ont un accident et que ce sont des citoyens qui gagnent leur vie à conduire soit des camions ou soit des voitures à passagers. Ces citoyens sont très nombreux. Vous avez des gens qui perdent leur emploi parce qu'on leur a retiré leur permis à cause d'une législation. Vous avez même des gens qui vivent subventionnés par le ministère de la Famille et du Bien-Etre social parce qu'ils se sont vu retirer leur permis dans de telles conditions. Ces choses coûtent énormément cher à la province, et je ne vois pas très bien ...

M. LIZOTTE: Est-ce que le député voudrait qu'on n'enlève pas ces permis-là lorsque quelqu'un a été trouvé coupable d'une infraction?

M. SAINT-GERMAIN: Ce n'est pas nécessairement une infraction. Cela ne veut pas nécessairement dire que celui qui est impliqué dans un accident est responsable. Si celui qui est impliqué dans un accident n'est pas assuré et se voit poursuivre parce que c'est la partie adverse qui a subi des dommages, son permis lui est enlevé s'il ne peut pas garantir le montant des dommages. Ce n'est pas normal, à mon avis.

M. LOUBIER: Si la loi dit...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est la loi...

M. SAINT-GERMAIN: Il n'y a aucune relation entre la sécurité routière...

M. LOUBIER: Mais la loi l'autorise à faire ça.

M. SAINT-GERMAIN: Je sais bien, mais vous avez des cas extrêmement pénibles. Vous avez des pères de famille qui ne sont pas assurés. Je ne dis pas que ces gens-là ne devraient pas l'être ou ne doivent pas l'être, mais je crois que, d'après la législation, ces gens-là, lorsqu'ils ont une chance de conduire sans permis il la prennent et, lorsqu'ils ont un accident, ils se trouvent dans une situation économique intenable. Ils perdent leur permis et, par la suite, ils perdent leur emploi, ils tombent sous le service de sécurité sociale. Cela coûte des fortunes à la province et, bien des fois, ces gens-là, qui n'ont pas beaucoup d'instruction, s'embourbent dans toute cette procédure et ils passent des années sans avoir leur permis. Je peux vous donner des noms, personnellement, vous mentionner des appels que j'ai reçus dans certains cas, pour des sommes minimales, \$300, \$250. A un moment donné, le pauvre citoyen est pris dans tout ça sans protection, il n'est pas éclairé sur la loi et ce type-là qui a gagné sa vie à conduire des voitures perd son emploi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense, M. le Président, qu'il y aurait peut-être lieu que le ministère des Transports et Communications fasse de la publicité autour de cette loi d'indemnisation des victimes de la route, parce qu'il y a énormément d'automobilistes qui ne sont pas au courant de cette loi, malgré que, je pense, on ait tenté d'y donner beaucoup de publicité. Si les gens savaient jusqu'à quel point ils vont être pris s'ils ont un accident et s'ils ne sont pas assurés, je pense qu'il y en aurait beaucoup moins. D'ailleurs, cette loi a amené une grande amélioration, je pense que vous en conviendrez, parce que le petit nombre d'assurés qu'il y avait dans la province de Québec, s'est multiplié et a augmenté considérablement. Ce serait peut-être la suggestion que mon collègue pourrait faire que cette loi soit plus...

M. SAINT-GERMAIN: Si j'avais une suggestion à faire, je crois qu'une personne qui a une voiture devrait aussi avoir les moyens financiers de payer une assurance et il faudrait qu'on oblige tous les citoyens qui conduisent une voiture à avoir une assurance. Je crois que ce serait la façon de procéder la plus logique.

serait la façon la plus logique de résoudre le problème.

M. RUSSELL: Une assurance obligatoire.

M. LIZOTTE: Cela représente un gros pro-

blème. On a déjà discuté avant 1958 l'assurance obligatoire. Alors le gros problème, à ce moment-là, c'était qu'on n'avait aucun contrôle sur le prix de l'assurance. Le jour où tous les citoyens seront obligés de s'assurer, la compagnie d'assurance chargera le taux qu'elle voudra. On est obligé de la prendre. C'étaient les objections dans le temps. C'est une objection.

M. TREMBLAY (Bourassa): Il y a des façons de procéder et... Le gouvernement peut toujours intervenir. On peut surmonter ces inconvénients très facilement à mon avis.

M. LIZOTTE: Je pense que les taux d'assurance ne relèvent pas de la province.

M. SAINT-GERMAIN: Actuellement, une personne qui a un accident d'automobile et qui n'est pas assurée se trouve, par la législation même qui existe dans le moment, dans le pétrin à tout point de vue. Alors ce n'est pas un avantage pour lui de le laisser libre. Avec la sévérité de la législation qui existe pour celui qui est impliqué dans un accident d'automobile sans assurance, la législation est tellement sévère que ce n'est pas lui rendre un service de ne pas l'obliger à en prendre. A mon avis, cela me semble tout à fait évident.

M. LOUBIER: Je ne comprends pas le député de s'alarmer ou de sympathiser de façon un peu démesurée avec le cas de certains individus qui perdent leur permis de conduire à la suite d'un accident et qui n'ont pas d'assurance. Est-ce que le député songe, par exemple, à tout ce qui est arrivé dans le passé aux pères de famille, aux ouvriers sérieux qui se font frapper, qui ne sont pas en tort? Us n'ont aucune responsabilité dans l'accident, mais ils perdent \$2,000, \$3,000, \$4,000, \$5,000 sans aucun moyen de recours, pour un accident et des dommages qui ne sont pas leur faute à eux. Souvent des jeunes de 22, 23 ans, ou des gars de 30 ou 40 ans, qui n'ont pas d'assurance et qui se fichent de tout, alors ils peuvent mettre n'importe qui dans le chemin impunément.

Je pense que c'est le sort de ceux qui ne sont pas responsables et qui n'ont aucune protection. Je pense que c'était le devoir du gouvernement de protéger ces gens contre l'insouciance, l'incurie.

Il n'y aurait d'ambiguïté d'aucune façon et ce

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, je remercie, je prends note de la remarque qui a été faite, parce que cette loi justement a été adoptée par le gouvernement libéral, etc'était justement pour protéger les victimes de la route que cette loi a été adoptée.

M. SAINT-GERMAIN: M. le Président, peut-être que je me suis mal exprimé, mais j'abonde exactement dans le même sens que le ministre. Je ne veux pas revenir dans de telles situations. Cela ne serait absolument pas une amélioration. Mais je crois que, si on a pensé à protéger le citoyen frappé ou accidenté par un homme irresponsable, à ce point de vue-là la loi, en principe, est parfaite. C'est une amélioration sensible. Mais sur ce que je veux dire, c'est que, d'un autre côté, la loi a été tellement sévère relativement à celui qui est responsable des dommages et qui n'a pas d'assurance, que je crois que ce n'est pas une bonté à lui faire ou un privilège à lui donner que de ne pas l'obliger à être assuré. C'est dans ce sens-là.

M. LOUBIER: C'est une bonne leçon qui est salutaire pour lui et qui est salutaire pour tous ceux qui l'entourent.

M. SAINT-GERMAIN: Ah, non! quand vous prenez, par exemple, un pauvre camionneur, un chauffeur de taxi, un homme qui travaille pour un entrepreneur et qui a quatre ou cinq enfants et qui a comme seul métier, comme seule expérience celle de conduire une voiture, si on considère le fait pour lui de perdre son emploi, de ne plus être capable de faire face à ses obligations, qu'on l'oblige à vivre aux frais du gouvernement, bien, c'est une leçon excessivement sévère. Je ne crois pas qu'on puisse punir les citoyens d'une façon semblable.

M. LOUBIER: Est-ce que vous admettiez qu'un chauffeur de taxi manque autant du sens des responsabilités pour ne pas prendre d'assurance et qu'un camionneur qui se promène avec un véhicule comme cela dans le chemin...

M. SAINT-GERMAIN: J'ai dit un taxi, en toute sincérité je n'ai pas...

M. LOUBIER: ... et qui n'auraient pas assez de conscience professionnelle pour prendre une assurance...

M. SAINT-GERMAIN: Je puis bien concéder qu'on enlève, si vous voulez, la question du taxi.

M. LOUBIER: A ce moment-là, la punition n'est pas démesurée.

M. SAINT-GERMAIN: Mais je puis vous dire qu'il y a des camionneurs, qu'il y a des gens qui conduisent pour des compagnies, pour des usines...

M. LOUBIER: Ils sont assurés, eux.

M. SAINT-GERMAIN: Ils sont assurés lorsqu'ils sont à leur emploi. Mais ils ne sont pas assurés privéement pour conduire leur voiture privée. Alors lorsqu'ils perdent leur permis, il faut admettre que beaucoup de ces gens-là ne sont pas nécessairement coupables. Parfois, la cour ne les trouve pas du tout responsables de l'accident. Mais ces gens-là, pendant ce temps-là, ont perdu leur emploi et ils se sont trouvés dans des situations extrêmement pénibles. Personnellement, j'ai eu à résoudre de ces cas, et je dois admettre que pour ces cas j'ai eu la collaboration de votre ministère.

Les responsables ont collaboré entièrement. Mais on m'a appelé bien des fois, après des mois, même des années. Ces gens avaient perdu leur permis depuis pratiquement deux ans et auraient probablement pu le ravoir s'ils avaient connu toute la législation, toute la procédure. Us auraient probablement pu faire ce que, moi, j'ai simplement fait, au niveau personnel. Mais les citoyens ne sont pas tous familiers avec les dédales de la loi. Il faut admettre ça. Les gens qui n'ont pas un permis personnellement sont habituellement des gens peu fortunés.

M. LOUBIER: La loi a été acceptée à l'unanimité par les deux côtés de la Chambre.

M. SAINT-GERMAIN: Ecoutez, moi, j' parle pour l'avenir. Je n'ai pas pris part à ces discussions.

M. LOUBIER: Oui, mais les députés d'aujourd'hui ne doivent pas être beaucoup supérieurs à ceux d'antan. Les députés des années précédentes avaient autant le sens des responsabilités et le désir de représenter les intérêts des électeurs et cela a été voté à l'unanimité en Chambre.

M. SAINT-GERMAIN: Oui, mais j'ai quand même le droit de faire mes commentaires. On ne peut pas m'enlever le privilège que j'ai, à titre de député, de donner mon opinion, je crois bien. Alors, je suis ici en homme libre et je donne librement mon opinion. C'est mon droit.

M. LE PRÉSIDENT: Si vous voulez, on va commencer.

M. VAILLANCOURT: M. le Président, avant de commencer article par article, j'aurais deux ou trois petites observations à faire. Tout d'abord j'ai constaté, et j'ai reçu beaucoup de plaintes à ce sujet, que des membres de la Sûreté pro-

vinciale arrêtent les fils des cultivateurs qui ont quinze ou seize ans et qui conduisent un tracteur en ne faisant que traverser la route pour aller de l'autre côté de celle-ci sur du terrain qui appartient au même cultivateur. Je crois que le ministre devrait donner des ordres en conséquence, pour laisser circuler les tracteurs sur la route, lorsqu'il y a du terrain appartenant au même cultivateur. Il arrive assez souvent qu'un cultivateur traverse seulement la route. Il doit faire une dizaine d'arpents le long de sa terre pour aller traverser de l'autre côté, et la Sûreté provinciale arrête ces jeunes hommes qui conduisent un tracteur et qui ont quinze, seize ou dix-sept ans. On les arrête aussi parce qu'ils n'ont pas de plaque d'immatriculation sur leurs tracteurs. Je crois que la loi devrait être moins rigide et donner la chance à nos cultivateurs, à ceux-là qui ne veulent pas se servir de leurs tracteurs sur la route, d'être capables de longer leur terre et de traverser de l'autre côté de la route sans être munis de plaques. Elle devrait permettre que les jeunes qui conduisent un tracteur ne soient pas obligés de posséder un permis de conducteur.

M. LIZOTTE: Voulez-vous que je réponde..?

M. VAILLANCOURT: Vous répondrez après.

M. LIZOTTE: D'accord.

M. VAILLANCOURT: Comme deuxième observation, j'ai eu beaucoup de plaintes, depuis une couple de semaines, au sujet des bureaux pour l'examen des personnes de 70 ans et plus appelées à passer des examens. Je crois que le bureau des véhicules automobiles devrait convoquer moins de personnes âgées en même temps ou leur donner un temps plus long afin que les bureaux soient moins surchargés. En ce qui concerne la Régie des transports, je demande au ministre s'il va nous apporter une loi cette année pour amender la Loi de la Régie des transports. J'espère que, dans cette loi, si le ministre nous l'apporte, il y aura un amendement à l'effet d'exempter les petits paquets pesant moins de cent livres. Car, actuellement, tout paquet doit être transporté par une camionnette ou par quelqu'un possédant un permis de la Régie des transports. Je crois que cela devrait être exempté. Même les taxis qui transportent le courrier devraient être capables de le faire sans posséder un permis de la Régie des transports.

Ma troisième observation est plutôt une critique. Le ministre nous a dit au sujet du DH-125 qu'il s'en servait, qu'il allait bien, qu'il n'était

pas à vendre, et qu'on avait gagné les élections avec. M. le Président, je trouve que c'est malhonnête, de la part d'un parti politique qui critique et qui fait croire à la population que l'achat du DH-125 était un scandale, une dépense que la province n'avait pas les moyens de faire.

Mais, après avoir pris le pouvoir, on constate que c'est un avion qui est des plus économiques et maintenant il n'est plus à vendre... C'est moi qui l'ai écrit. J'espère que la population, qui a cru à la propagande peu sérieuse répandue durant la dernière campagne électorale, sera mise au courant par nos journaux, de la déclaration du ministre, c'est-à-dire de son aveu, et que l'Union Nationale sera jugée en conséquence, en temps et lieu.

M. LOUBIER: Dans votre comté, est-ce qu'on en a parlé de cela?

M. VAILLANCOURT: Oui, on en a parlé.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela s'est dit à travers toute la province, d'ailleurs.

M. VAILLANCOURT: Je peux vous dire que plusieurs de mes électeurs...

M. ROY: Par qui est-ce signé? Est-ce qu'on peut le savoir?

M. VAILLANCOURT: Je peux vous dire que plusieurs de mes électeurs m'en ont parlé et ils ont dit: C'est bien de valeur, moi, j'ai voté contre toi, par rapport à l'avion. C'est pour cela que je fais cette mise au point et je remets le change au ministre.

M. ROY: Alors la leçon de tout cela, c'est de voler plus bas.

UNE VOIX: Ce n'est pas un hommage à la population.

M. VAILLANCOURT: C'est la seule observation que j'avais à faire.

M. LEVESQUE (Bonaventure): J'aurais une question. Est-ce que le ministre veut répondre à M. Vaillancourt?

M. LIZOTTE: Il m'a demandé de répondre à la fin de son réquisitoire, j'ai accepté.

M. VAILLANCOURT: Disons que j'ai fini. J'aurai d'autres questions à poser, mais je les poserai au fur et à mesure, sur chaque article.

M. LIZOTTE: Bien. D'abord pour la question des fils de cultivateurs qui sont molestés parce qu'ils conduisent un tracteur sans plaque, ou encore qui traversent la route pour aller dans un champ voisin. On trouve extraordinaire qu'on n'en fasse pas assez pour la sécurité routière et, quand on veut en faire, on trouve des obstacles. Moi, je suis un médecin dans un comté rural. Ce qui arrive de façon générale et je vois cela tous les jours, c'est que le petit garçon qui conduit le tracteur de son père, ne traverse pas la terre de l'autre côté. Il s'en va sur la route, il longe la route. C'est un obstacle à la circulation. Assez souvent, c'est dans l'obscurité, il n'y a pas les lumières nécessaires pour signaler leur présence et, cela constitue un danger. C'est précisément à cause de cela que la loi est appliquée et que la loi a été faite. Je n'ai pas d'objection. Je trouve assez désagréable, chez nous, qu'un cultivateur dont le garçon de 14 ou 15 ans conduit très bien le tracteur, mieux que je ne pourrais le conduire - parce que je ne conduis pas — soit obligé d'avoir un permis, obligé d'avoir quelqu'un qui peut avoir un permis pour le conduire, et s'en aller sur la grande route. C'est la réponse que j'ai à donner.

Relativement à l'encombrement des bureaux, j'en ai parlé un peu cet après-midi, en réponse à une question du député de Saint-Laurent, M. Pearson. J'ai dit que des dispositions avaient été prises pour que ces files arrêtent, pour qu'on fasse une convocation de façon raisonnée et raisonnable et que les personnes âgées de 70 ans et plus n'aillent pas encombrer nos bureaux et attendre. Il y en a même un qui, ici, à Québec, attendait et il est mort. Cela faisait à peu près une demi-heure qu'il était là, alors il ne devait pas être fort...

UNE VOIX: C'est parce qu'il avait chaud.

M. LIZOTTE: C'est important. Il avait un bon certificat de médecin pourtant, il venait apprendre à conduire. Pour ce qui est d'amender la Régie des transports, j'en ai dit un mot tantôt. Ce n'est pas à l'étude. L'étude est faite. C'est en train de se former. Pour le DH-125, j'ai donné une réponse. Il faudrait faire un débat sur le DH-125, si cela vous intéresse. On ne pourra pas le faire ici. Le DH-125, a été acheté au prix de \$850,000 — on ne mettra pas le million.

Si on calcule tout ce qui a été ajouté dedans, tout ce qu'il faut d'appareils pour le pilotage, j'imagine que ça devait frôler le million. Admettons \$800,000 pour être juste pour les membres de l'Opposition. Vous aviez un avion de 7

personnes. Alors je m'imagine que pour le même prix on aurait pu avoir un avion qui aurait accommodé beaucoup plus de passagers et aurait rendu un plus grand service à la province que celui-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, M. le Président, je comprends...

M. LIZOTTE: Là, je réponds au député...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On en reparlera tout à l'heure.

M. LIZOTTE: J'ai répondu. Ma première réponse est critiquée par l'autre, pas d'objection. Si on doit faire un débat exactement sur les montants qui ont été dépensés pour cet avion et le montant qui aurait pu être dépensé pour un avion de beaucoup préférable à celui-là, étant donné les services qu'il était appelé à rendre à la province, alors j'imagine que ça été un gaspillage.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je l'aurais vendu à votre place. Vous auriez pu le vendre plus cher. Je l'aurais vendu à votre place.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, oui, ah, oui!

M. TREMBLAY (Bourassa): Si vous êtes un homme d'affaires, vous auriez dû le vendre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et une vente à profit, monsieur. Toutes les grandes compagnies en veulent.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. LIZOTTE: On a eu un bébé qui n'était pas beau, qui n'était pas bon. Mais on l'a pris pour l'élever, et on le garde.

UNE VOIX: Vous charroyez pas mal.

M. VAILLANCOURT: Le ministre n'est pas sérieux parce qu'il sait fort bien que le gouvernement précédent a acheté l'avion DH-125 après une étude des spécialistes qui ont constaté que ça coûterait bien meilleur marché qu'un autre avion, par rapport à l'économie qu'il fait au mille.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour le fonctionnement.

M. VAILLANCOURT: Au millage, pour son

fonctionnement. Il coûtait plus cher d'achat mais il coûtait beaucoup moins cher à opérer.

M. LIZOTTE: Mais, si à la longue, au lieu de ne faire qu'un voyage, il est obligé d'en faire deux pour transporter quinze personnes, alors, à la longue, le prix d'achat sera pas mal remboursé par les dépenses supplémentaires qu'on est obligé de faire.

M. VAILLANCOURT: Le DH-125 contient six ou huit personnes...

M. LIZOTTE: Sept personnes.

M. VAILLANCOURT: Je crois que les personnes qui ont à voyager dans cet avion, ne sont jamais beaucoup plus nombreuses que trois, quatre ou cinq.

M. TREMBLAY (Bourassa): Les gens de l'Union Nationale voyagent en groupe, eux, ils ne font pas voyager les avions pour rien.

UNE VOIX: Les voyages en groupe des ministres, c'est précieux.

M. BINETTE: Alors, il me semble que sauver des heures et des heures pour les ministres qui voyagent en avion, sauver aussi des heures et des heures pour les hauts fonctionnaires qui voyagent en avion...

M. LIZOTTE: Absolument.

M. BINETTE: ...et qu'au lieu de prendre trois heures ou quatre heures en avion DC-3, ils prennent une heure avec le DH, je crois que c'est déjà une économie considérable d'argent pour le gouvernement.

DES VOIX: Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, non. Ce n'est pas commencé encore.

M. VAILLANCOURT: Ce n'est pas parce que je veux que le gouvernement vende le DH-125, je crois que ça été un très bon achat.

Je souhaite que le gouvernement actuel le garde, mais seulement nous reprochons tout simplement aux ministres et aux membres de l'Union Nationale...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'avoir exploité...

M. VAILLANCOURT: ... de s'être servi d'un scandale qui n'en n'est pas un.

M. BINETTE: Est-ce que le ministre est prêt à se rétracter.

UNE VOIX: Je n'ai pas les dossiers ici.

M. PINARD: A l'ordre!

M. LE PRESIDENT: Alors, on commence article par article.

M. BINETTE: M. le Président, avant de commencer, si vous me le permettez, j'aurais juste une question à poser au ministre, une question d'ordre général. Nous savons que l'assurance-automobile coûte énormément cher, surtout pour les jeunes. Nous savons qu'il existe dans d'autres provinces l'assurance-automobile obligatoire qui est prise en même temps que l'émission des permis de conduire. Est-ce que le gouvernement étudie présentement la possibilité d'établir une assurance-automobile obligatoire dont la prime serait payée en même temps que le paiement de sa licence ou de son permis de conduire? C'est une question qui, évidemment, demande une réponse, qui est très large. Peut-être que la réponse ne sera pas longue, mais à tout événement je demande au ministre si, actuellement, son ministère étudie cette possibilité qui, réellement, rend de très grands services dans d'autres provinces.

M. LIZOTTE: Actuellement, ce n'est pas étudié dans notre ministère.

M. ROY: Est-ce que le député de Deux-Montagnes sait dans combien de provinces existe l'assurance obligatoire?

M. BINETTE: Au moins dans une.

M. ROY: Dans une seule. Actuellement, ils pensent sérieusement à la remettre entre les mains des compagnies parce que ce n'est pas rentable, déficitaire et mal administré.

M. BINETTE: Est-ce que le député pourrait me donner les raisons?

M. ROY: Saskatchewan.

M. BINETTE: Non, non, les raisons.

M. ROY: Les raisons?

M. BINETTE: Les raisons pour lesquelles on veut remettre l'assurance à l'entreprise privée.

M. ROY: Parce que c'est déficitaire, non rentable...

- M. LOUBIER: Non rentable, c'est un fouillis!
- M. ROY: ... et qu'il y a une augmentation substantielle de taux en Saskatchewan.
- M. BINETTE: Malgré l'augmentation des taux, ils pourraient augmenter et doubler les taux et ce serait encore beaucoup moins cher que ce que l'on paie actuellement.
- M. LOUBIER: C'est une ville, c'est la population d'une ville, la Saskatchewan.
- M. ROY: La Saskatchewan a la population d'une ville.
- M. BINETTE: J'ai posé la question au ministre, il me dit non.
- M. LOUBIER: Elle n'a même pas la population de Montréal.
- M. BINETTE: Il n'y a aucune étude qui se fait dans ce domaine-là actuellement.
- M. LOUBIER: C'est la moitié de la population de la ville de Montréal.
- M. BINETTE: C'est la réponse?
- M. LIZOTTE: C'est la réponse.
- M. LE PRESIDENT: Article 1: Administration, traitements et indemnités.
- UNE VOIX: Adopté.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, non! pardon. Parmi les employés supérieurs du ministère, je veux dire ceux qui détiennent les postes supérieurs dans chaque service, est-ce qu'il y a eu des changements, des mutations dans ces postes au cours de la dernière année?
- Si oui, est-ce qu'il y aurait possibilité de savoir quels sont les noms des personnes nouvellement préposées au service?
- M. LIZOTTE: Il y a M. Baribeau, qui était directeur du service des véhicules automobiles.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et où est rendu maintenant M. Baribeau?
- M. LIZOTTE: Là, il est rendu comme conseiller technique au ministère.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Qui est le nouveau directeur?
- M. LIZOTTE: Il est remplacé temporairement par M. Baril.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Temporairement.
- M. LIZOTTE: Oui.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Peut-être que le ministre pourrait présenter ses officiers. Moi, évidemment, je connais la majorité d'entre eux, mais pour les autres députés ici, je pense que ça les intéresserait.
- M. TREMBLAY (Bourassa): Ne faites pas ça, ils vont nous accuser de patronage après ça, si on leur écrit!
- M. LE PRESIDENT: Soyez sérieux.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, vous dites qu'il y a un directeur temporaire du service des véhicules automobiles.
- M. LIZOTTE: A la place de M. Baribeau.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Quel est son nom?
- M. LIZOTTE: M. Marcel Baril.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, est-ce qu'on a l'intention de nommer une personne à ce poste en permanence?
- M. LIZOTTE: D'ici un mois, il y en aura un qui sera nommé.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y a possibilité de savoir si, justement, celui qui détient le poste est celui qui sera nommé?
- M. LIZOTTE: Je ne crois pas.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y aurait possibilité de savoir quelles sont les autres personnes qui dirigent des services et qui ont été mutées à d'autres services ou qui ont été remplacées?
- M. LIZOTTE: C'est le seul.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Par exemple, à l'embauche, est-ce qu'il y a des changements au personnel plutôt?
- M. LIZOTTE: Il y a M. Beaulieu, il était là lorsque je suis arrivé.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre pourrait nous présenter ses officiers qui l'entourent?

M. LIZOTTE: Bien oui, j'aime ça, ils font cela dans les banquets...

M. VAILLANCOURT: Est-ce qu'il les connaît assez pour les présenter par leur nom.

M. LIZOTTE: M. Lemay, M. Baril, M. Pierre Mercier, M. Beaulieu, M. le capitaine Gagnon, du service aérien, M. Claude Bergeron, le capitaine Côté, M. Goulet et M. Thibault.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, maintenant que les présentations sont faites, j'aimerais connaître le poste de M. Goulet et celui de M. Thibault.

M. LIZOTTE: C'est le comptable.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est le nouveau préposé à la comptabilité. Et M. Thibault?

M. LIZOTTE: Il est aide-comptable.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. LIZOTTE: M. Lemay est à l'informatique, M. Baril également, il est directeur pro tempore du service des véhicules automobiles.

M. Mercier en charge de la sécurité routière, M. Beaulieu est au service du personnel, le capitaine Gagnon en charge du service aérien, M. Claude Bergeron qui est conseiller technique, je pense, le capitaine Côté est conseiller en affaires maritimes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, à l'article 3 du poste 1, à l'administration, pourrait-on nous expliquer comment il se fait qu'il y a une augmentation de \$3,000 aux frais de bureau et autres dépenses?

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le sous-article 1 est adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Article 1, oui, adopté.

M. LE PRESIDENT: Deux, adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Deux, adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 3.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LIZOTTE: Frais de bureau et autres dépenses, \$3,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: \$3,000, oui.

M. LOUBIER: Ils ont acheté 25 gommes à effacer de plus et 45 crayons.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Bien, pour \$3,000 on doit avoir acheté plusieurs gommes à effacer et crayons.

M. LIZOTTE: Frais de poste et services téléphoniques, en grande partie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Frais de poste et services téléphoniques. Pour quelle raison y a-t-il une augmentation aussi considérable?

M. LIZOTTE: C'est assez difficile de vous dire sur des frais téléphoniques. La réponse que je donnerais passerait peut-être pour une réponse... Je ne voudrais pas laisser l'impression au député que je veux ridiculiser ou que je veux faire de l'humour. C'est assez difficile pour moi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: \$3,000, c'est quand même un montant important.

M. LIZOTTE: Il y a les frais postaux qui ont augmenté, les expéditions ont été en plus grand nombre parce que le nombre de plaques a augmenté aussi dans certaines circonstances.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Maintenant, est-ce qu'il y a d'autres questions de ce côté-ci?

M. LE PRESIDENT: Article 3.

M. PEARSON: J'ai une question. M. le Ministre, où en est-on avec le projet d'air Québec...

M. LOUBIER: Ce n'est pas là-dedans. C'est frais de bureau!

M. LE PRESIDENT: Nous sommes rendus à l'article 3: Frais de bureau.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Article 3, adopté.

M. LE PRESIDENT: Il est onze heures.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On peut dire que l'article 4 est adopté. Nous allons passer à l'article 5.

M. LE PRESIDENT: Traitement électronique des données. Nous allons finir le poste budgétaire 1.

UNE VOIX: Moi, je n'ai plus de question.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A traitement électronique des données, c'est peut-être normal, M. le Président, évidemment je ne suis pas comptable. Mais j'aimerais savoir s'il est normal de placer cet article sous le poste budgétaire: « Administration », plutôt que sous le poste budgétaire « Bureau des véhicules automobiles » Je ne comprends pas. C'est peut-être normal mais j'aimerais qu'on m'explique.

M. LIZOTTE: C'est pour l'enregistrement du personnel. C'est ce qui remplace les horloges électroniques.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, bon!

M. LIZOTTE: C'est pour ça que c'est au poste budgétaire de l'Administration.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si je comprends bien, c'est lorsque les employés entrent dans l'édifice et en sortent. C'est un contrôle que vous exercez?

M. LIZOTTE: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: C'est tout?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un instant. Est-ce qu'il y a eu des demandes de soumissions lorsqu'il a été décidé de faire ce contrôle?

M. LIZOTTE: Il n'y avait que IBM qui pouvait fournir ce genre de machine. C'est fait à l'intérieur de toute l'informatique de l'an dernier. C'est une imputation.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, bon! Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 6.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Le poste budgétaire 1 serait adopté au complet.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté au complet.

M. LE PRESIDENT: Il est onze heures. Nous allons ajourner le comité à demain après-midi après la Chambre.

UNE VOIX: Après la période des questions.

(23 h 03)

Séance du 5 juin 1968

(Quinze heures cinquante-cinq minutes)

M. D'ANJOU (président): A l'ordre! Nous sommes rendus à l'article 1 du poste budgétaire 2, traitements et indemnités.

M. VAILLANCOURT: Je crois que le poste budgétaire 2 a été adopté au complet?

M. LE PRESIDENT: Non. Le poste budgétaire 1 est adopté au complet.

M. LIZOTTE: Nous commençons au service d'inspection.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre voudrait nous donner des explications concernant ce service?

M. LIZOTTE: Voici un résumé. Le service d'inspection consiste pour les inspecteurs d'abord à vérifier ceux qui ont un permis de la régie et font du transport, si la marchandise qu'ils transportent est réellement en conformité avec le permis qui leur a été donné. De façon générale, c'est ça.

M. MAILLOUX: Ce sont des officiers qui sont sur les routes.

M. LIZOTTE: Ce sont des officiers légaux, des inspecteurs.

M. VAILLANCOURT: Combien avez-vous d'inspecteurs qui surveillent les routes?

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, nous avons 64 employés dans ce service. Ils sont postés pour un grand nombre I différents endroits dans la province.

M. VAILLANCOURT: Ce sont eux qui surveillent?

M. LIZOTTE: Ils sont chargés de faire respecter la Loi de la Régie des transports.

M. VAILLANCOURT: Aux camionneurs?

M. LIZOTTE: Ils peuvent même faire des vérifications sur les autobus d'écoliers.

M. PLAMONDON: Est-ce que ça comprend aussi le service d'inspection pour les véhicules automobiles privés de promenade?

M. LIZOTTE: Oui.

M. PLAMONDON: Combien y en a-t-il?

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, nous en avons neuf, je crois. Mais c'est dans un autre article, celui de la sécurité routière. 65.

M. BLANK: On peut discuter des postes d'inspection des véhicules dans une autre section. Ce n'est pas à cet article qu'on peut en discuter?

M. LIZOTTE: Non, à la sécurité routière pour les allées d'inspections.

M. BLANK: Y a-t-il une raison particulière pour ne pas dire le nombre d'employés?

M. LIZOTTE: C'est parce que l'on procède par la Fonction publique, par examen, et assez souvent, les listes d'éligibilité...

M. BLANK: Vous avez réduit le nombre de 75 à 65. Les dix ont disparu ou...?

M. LIZOTTE: Dix n'ont pas été remplacés. Il y en a qui ont démissionné, d'autres à cause de l'âge ou de la maladie.

M. BLANK: Ce qui signifie que, cette année, nous aurons moins d'inspecteurs que l'année précédente.

M. LIZOTTE: Pour le moment, oui. Mais quand on dégèlera, on pourra augmenter le nombre.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. VAILLANCOURT: Un instant.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je trouve qu'il faudrait recommander au ministre de remplir les cadres au plus vite, parce que je crois que dans le transport général, il y a eu sûrement beaucoup de plaintes.

Moi, seulement comme député j'en reçois. Il y a des camionneurs qui transportent des blocs de ciment, si vous voulez, et ils ont un tel prix pour aller à Ottawa. Ils arrivent avec un bloc de huit pouces, il y en a un qui dit qu'il pèse 38 livres, d'autres disent qu'il en pèse 32. Il se fait donc une mauvaise compétition.

Au point de vue des inspecteurs pour le transport général, il me semble urgent de remplir les cadres. Bien sûr si ce sont de ceux qui sont partis.

M. LIZOTTE: Le député a raison. Néanmoins, il est au courant — si vous voulez on va tenir

compte de ce principe du commencement à la fin — qu'à l'heure actuelle, nous remplaçons simplement les employés qui démissionnent à des postes excessifs. Je ne veux pas dire que ce n'est pas un poste important, mais il y a des postes de priorité.

M. TREMBLAY (Bourassa): L'administration.

M. LIZOTTE: Actuellement, je ne peux pas faire plus avec le budget que nous avons. Nous avons là 65 employés.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous allez perdre \$34,000, monsieur.

M. MAILLOUX: Le ministre pourrait-il me dire ce qui se produirait si dans le cours de l'année fiscale, la régie des services publics était habilitée à s'occuper d'une régie du camionnage artisanal dans la province. A ce moment-là ce serait par une législation spéciale qu'on pourrait augmenter les inspecteurs pour surveiller..?

M. LIZOTTE: Sans aucun doute.

M. MAILLOUX: Cela prendrait d'abord une loi...

M. LIZOTTE: Cela prendrait une loi.

M. MAILLOUX: ... en attendant les pouvoirs de la régie, avant de discuter d'augmentation de ces postes-là?

M. LIZOTTE: Je vais vous dire, les pouvoirs de la régie, nous en avons discuté un peu hier et j'ai l'impression que notre ami Tremblay aimerait mieux — et moi aussi — avoir une régie spéciale pour cette fraction importante des camionneurs de la province.

M. TREMBLAY (Bourassa): On en a discuté hier...

M. LIZOTTE: Pour éviter les...

M. TREMBLAY (Bourassa): Une loi pour contrôler les camions à bascule.

M. LIZOTTE: Oui. C'est-à-dire une régie pour éviter les discussions au niveau d'une régie qui à l'heure actuelle, en a déjà beaucoup...

M. TREMBLAY (Bourassa): Non, vous ne pouvez pas... D'après moi, il est impossible de les

intégrer avec l'autre régie. Il faut une régie totalement différente pour tous les matériaux transportés dans les camions à bascule. D'ailleurs, j'en ai parlé hier soir, je ne veux pas y revenir aujourd'hui.

M. LIZOTTE: On se comprend.

M. TREMBLAY (Bourassa): Nous avons étudié le sujet, et je pense que le ministre et moi sommes à peu près de la même opinion...

M. LIZOTTE: Nous nous comprenons là-dessus.

M. TREMBLAY (Bourassa): Seulement il ne faudrait pas seulement être de la même opinion, il faudrait agir.

M. LIZOTTE; Oui.

M. LE PRESIDENT: Le poste budgétaire 2, article 1, est-il adopté?

M. TREMBLAY (Bourassa): Non, un instant. A l'article 1, avec votre budget 1, vous ne pouvez pas mettre plus d'employés?

M. LIZOTTE: Je ne peux pas aller plus loin que ça.

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est ce que je dis. Vous ne pouvez pas même remplacer les dix qui sont partis?

M. LIZOTTE: Nous avons demandé \$380,000 et nous avons obtenu \$346,700.

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est ce que je dis. Vous ne pouvez pas remplacer...

M. LIZOTTE: Actuellement, il ne faut pas y penser.

M. VAILLANCOURT: Ce sont ces inspecteurs-là qui contrôlent la charge des camions, la pesanteur des voyages?

M. LIZOTTE: La police provinciale a autorité là-dessus.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministère des Transports et Communications a l'intention d'installer des balances ici et là dans la province, pour faire des vérifications de charges de temps à autre? Est-ce que ça relève du ministère de la Voirie, ça?

M. LIZOTTE: Cela relève du ministère de la Voirie, des Travaux publics et puis ça relève du ministère de la Justice. Le ministère des Travaux publics installe la balance; le ministère de la Justice, par ses officiers de la police provinciale, fait le contrôle et c'est le ministère de la Voirie qui détermine la pesanteur.

M. MAILLOUX: C'est fait dans de nombreux endroits.

M. TREMBLAY (Bourassa): La seule façon dont ça pourrait se régler, ce serait si la police provinciale, disons, le service policier de la route appartenait au ministère des Transports et des Communications. A ce moment-là, nous pourrions régler le cas mais, comme c'est là je crois que c'est une affaire impossible.

M. LIZOTTE: O u i . Il est évident que le ministère des Transports et des Communications, s'il avait le budget que je désire, il nous appartiendrait de construire des balances. Vous savez, pour installer ou construire une balance dans un comté, si je veux l'avoir pour le printemps prochain, je vais être obligé de faire la réquisition pendant l'été. Il faut qu'ils envoient des inspecteurs pour voir si c'est bien; il faut qu'ils choisissent l'endroit, etc. A tout événement, j'imagine que le ministère des Transports et des Communications qui a à appliquer le code de la route et qui également a à s'occuper de l'inspection, j'imagine qu'il devrait avoir tout le matériel nécessaire au ministère pour l'exécuter. Nous l'avons suggéré à plusieurs reprises, nous avons 20 ministres à faire bouger, à convaincre. Quand j'aurai réussi à les convaincre...

M. VAILLANCOURT: Ce n'est pas 25 ministres?

M. LIZOTTE: Je ne les ai pas comptés. J'imagine qu'il y en a 20 à l'heure actuelle,

M. VAILLANCOURT: Vingt avec portefeuille et cinq sans portefeuille.

M. LIZOTTE: Oui. Alors moi, mon intention, c'était de faire installer une balance par comté, parce qu'en ayant une balance par comté, j'imagine qu'au service des véhicules automobiles on pourrait récupérer un tas d'argent des camionneurs qui inscrivent un chiffre inexact de pesanteur de leur camion. Là où ils vont prendre leur permis, c'est toujours assez difficile de vérifier lorsqu'il n'y a pas de balance. On a déjà récupéré des sommes assez con-

sidérables depuis une couple d'années. J'imagine que ça s'est fait sous l'autre gouvernement aussi, je ne m'en attribue pas le mérite. Mais à tout événement, je pense que ce n'est pas juste que des camionneurs paient 100% à la pesanteur de leur camion et qu'il y en ait d'autres qui paient simplement 50%.

Alors, cela crée une injustice qui n'existerait pas, si le ministère des Transports et des Communications pouvait installer une balance par comté et obliger tous les camionneurs à aller donner une pesanteur qui serait enregistrée par un officier du ministère de la Justice, si vous voulez — je n'ai pas d'objection — mais à tout événement qui serait enregistré à la véritable pesanteur.

M. BLANK: Mais on n'a pas pensé comme aux Etats-Unis, d'inscrire la pesanteur sur le véhicule même, comme dans l'état de New York. La pesanteur est inscrite sur le véhicule et cela donne la protection aux gens qui louent ces véhicules, comme un homme qui loue un véhicule avec telle ou telle pesanteur...

M. LIZOTTE: Il peut arriver qu'aux Etats-Unis, ils fassent cela. Alors, je vais acheter un camion demain matin et je vais faire inscrire la pesanteur dessus. Une fois la pesanteur inscrite, alors je vais changer mon camion avec tout l'outillage nécessaire, ce qu'il faut pour charger le bois, etc., ce sont les accessoires que l'on ajoute à ces camions-là, qui font que la pesanteur augmente. De sorte qu'ils se font peser tout nus, comme un boxeur et après, ils vont se faire peser comme un homme qui est habillé pour l'hiver.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je trouve que c'est un bon point. Mais je trouve que le pire point concernant l'inspection, cela revient peut-être à la Voirie, mais l'inspection des charges, c'est là qu'on a un problème du taux des plaques.

M. LIZOTTE: Oui, oui.

M. TREMBLAY (Bourassa): D'accord. Mais le pire, c'est le tarif des charges. On a des camions de dix roues qui se promènent dans la province avec 105,000 livres, poids brut. Cela n'a aucun sens. C'est là que nous défonçons toutes nos routes. Ce ne sont pas ceux qui font le transport général, qui ont des remorques, qui défoncent les routes, même le printemps, on leur cause toutes sortes d'ennuis, à ces gens-là pour le transport général, mais ce ne sont même pas eux, parce que, eux, ils chargent à

peu près 60,000 livres ou 70,000 livres, avec le camion et tout, avec une semi-remorque. Mais ce qui arrive, ce sont toujours les grosses compagnies et les petites compagnies. Les camionneurs, qui ne sont pas assez payés pour travailler, défoncent les routes à charrier des 100,000 ou 105,000 livres sur des camions. Je pense que vos balances seraient réellement bonnes pour arriver dans les comtés pourvu que les hommes soient payés, mais là, les hommes ne sont pas payés, alors ils chargent fort. Il faut que les hommes soient payés et, avec notre régie, on dit toujours qu'on est d'accord. Qu'on régisse les pesanteurs et les prix. A ce moment-là, nos routes, au lieu de durer huit ans, comme l'enquête nous l'a démontré, nos routes dureraient quinze ans.

M. LIZOTTE: Parce que, actuellement, l'an dernier, vous avez eu 12,241 vérifications. De ce nombre-là, vous aviez 522 étrangers qui ont été pris parce qu'ils ne respectaient pas la loi.

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui, mais vous n'avez pas un camionneur qui respecte la loi. Il faut bien se le dire. Il n'y en a pas. Us ne sont pas capables, ils ne sont pas payés pour transporter, ils transportent pour rien, ces pauvres diables.

M. VAILLANCOURT: Ils sont toujours chargés plus que pour la capacité du camion.

M. TREMBLAY (Bourassa): Ils sont toujours chargés plus que le poids. Il me semble qu'il y en a des poids d'établis, 70,000 livres, M. le Président, dans le transport général, ils ne sont pas mal. Ce sont les autres. Tant que nous ne réglerons pas ce cas-là, nous n'en viendrons jamais à bout. Et votre service d'inspection?

M. LIZOTTE: Actuellement, j'ai l'impression que les officiers que nous avons, font leur devoir à 100% et nous ne pouvons pas exiger d'eux plus qu'ils ne font à l'heure actuelle. Comme vous le disiez, je suis de votre avis et de celui de M. Blank. Nous devrions avoir une balance, comme je l'ai suggéré d'ailleurs à plusieurs reprises, une balance par comté, 24 heures par jour, il est évident.

M. VAILLANCOURT: Comment se fait-il que le printemps, il y a des balances d'installées un peu partout? Est-ce que ces mêmes balances ne pourraient pas servir? Au lieu d'être installées temporairement, qu'elles soient installées à l'année longue et puis qu'elles servent? Le printemps, il y a des balances un peu partout,

sur les routes. Elles appartiennent certainement au gouvernement, ces balances-là.

M. LIZOTTE: A ce moment-là il faudrait demander au budget du ministère des Travaux publics, qui est responsable des balances à l'heure actuelle, il faudrait leur demander d'augmenter leur budget. Il faudrait également demander au ministère de la Voirie de...

M. VAILLANCOURT: Mais il me semble qu'il devrait y avoir une entente entre les ministères, que ces balances appartiennent au ministère de la Voirie, au ministère des Travaux publics, au ministère des Transports, ce sont les mêmes balances, c'est le même gouvernement. Alors je crois qu'on devrait avoir une entente entre les ministères pour que ces balances servent comme elles servent le printemps.

M. LIZOTTE: Au ministère des Travaux publics, ils ont aussi leurs priorités. Quand ils ont terminé leurs priorités, il ne reste rien pour peser les camions ou installer les balances.

M. VAILLANCOURT: Mais nous les avons les balances, elles existent.

M. LIZOTTE: Il serait injuste que nous installions des balances simplement à quelques endroits pour pénaliser les camionneurs qui passent simplement à cet endroit-là, pendant que d'autres pourraient se promener à la grandeur de l'autre territoire.

M. VAILLANCOURT: Je ne suis pas d'accord pour que nous installions des balances à ce moment-ci avant qu'il y ait une régie de formée pour que les prix soient équivalents, pour que les camionneurs aient plus cher pour le transport. Là on pourrait les forcer à demander un prix...

M. LIZOTTE: Il faudrait installer des balances, il faudrait des tarifs avant de les faire payer, enfin toute une réglementation du transport par camion à bascule. Cela, c'était le premier point

M. VAILLANCOURT: Le premier but, c'est d'avoir une régie et que les camionneurs aient un prix qui leur permette de vivre. Ensuite on pourra les forcer à ne pas charger plus fort et plus pesant qu'il ne le faut.

M. PLAMONDON: Si je comprends bien le problème, je me demande si le premier pas à

faire dans ce but ne serait pas justement ce comité des relations industrielles qui va siéger, qui va prendre connaissance du rapport Lippé qui pourra, à ce moment-là, faire des recommandations pour en venir peut-être à suggérer une régie et après ça, mettre en application les suggestions que nous venons de faire.

M. VAILLANCOURT: Je suis d'accord que le commencement, c'est de faire siéger le comité et à la suite des recommandations de ce comité, faire une législation en conséquence et ensuite installer des balances et que les camionneurs paient des prix en proportion pour arriver à...

M. PLAMONDON: Nous pourrions peut-être revenir à l'article...

M. LE PRESIDENT: A l'article 1.

M. MAILLOUX: Au sujet de l'inspection, est-ce que le ministre pourrait me dire pour faire suite aux paroles prononcées en Chambre mercredi dernier, si les officiers du ministère ont reçu des ordres pour faire suite aux recommandations du rapport Lippé, de ne donner des contraventions qu'aux camions de cinq tonnes seulement et qui ont des surcharges ou à tous les autres camions? On me signale que la semaine dernière, dans la région de Charlesbourg, des camions de cinq tonnes ont eu des contraventions continuellement et c'est recommencé encore ce matin, alors que les camions des entrepreneurs qui sont des camions de dix roues avec des charges plus fortes que permises aux camions de cinq tonnes. Ceux-là on les laisse en paix.

M. LIZOTTE: Je ferai remarquer au député de Charlevoix que ce ne sont pas les inspecteurs du ministère des Transports qui ont fait appliquer la loi. Ils n'ont pas reçu d'ordre de nous, parce qu'ils n'en reçoivent pas. J'aimerais bien pouvoir leur en donner de temps en temps. Ils reçoivent les ordres du ministère de la Justice et de leur chef.

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est un drôle de méli-melo quand même quand on regarde ça. Comme ça, il y a le ministère de la Justice, le ministère des Transports, le ministère des Travaux publics, il me semble que c'est...

M. MAILLOUX: Il faudrait quand même savoir de qui...

M. TREMBLAY (Bourassa): Il ne faudrait

pas mener nos propres affaires comme ça parce que franchement on ne pourrait pas...

M. LIZOTTE: C'est un groupe qui fait le mal et c'est un autre groupe qui est puni. C'est comme une famille à deux lits.

M. MAILLOUX: Si c'est la Sûreté provinciale qui donne les infractions, il faudrait que tout le monde soit sur le même pied et non pas simplement le camionneur qui a un camion de cinq tonnes mais tous les autres qui possèdent des camions beaucoup plus gros.

M. LE PRESIDENT: Article 1, adopté. Article 2.

M. MAILLOUX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 3.

M. TREMBLAY (Bourassa): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 4.

M. MAILLOUX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 5.

M. TREMBLAY (Bourassa): Un instant. \$2,000 l'an dernier et \$8,300 cette année.

M. LIZOTTE: Il y a eu une augmentation parce qu'une automobile ne se remplace pas tous les ans. Cette année, il y avait un nombre d'automobiles qui devaient être remplacées. C'est ce qui a augmenté le chiffre.

M. TREMBLAY (Bourassa): Combien d'automobiles?

M. LIZOTTE: Le nombre d'automobiles. On a acheté quatre voitures cette année au prix de \$8,800 et elles sont déjà en notre possession. Le nombre total de nos voitures est de onze en tout.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous avez onze automobiles dispersées entre Québec et Montréal?

M. LIZOTTE: C'est ça.

M. VAILLANCOURT: Seulement pour l'inspection, vous avez onze automobiles. Est-ce que l'automobile du ministre est comprise dans cet article?

M. LIZOTTE: Je ne crois pas car je n'ai pas commencé mes inspections encore.

UNE VOIX: C'est dans l'administration.

M. BLANK: Combien d'inspecteurs avez-vous?

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 1, article 6. C'est ça?

M. LIZOTTE: A l'administration, vous en avez cinq.

M. BLANK: Sur le service d'inspection, vous avez onze automobiles?

M. LIZOTTE: C'est ce que je viens de dire.

M. BLANK: Ce qui veut dire que vous avez seulement onze inspecteurs sur la route à temps plein. Pour faire de l'inspection sur la voiture?

M. LIZOTTE: Non, il y en a qui ont des automobiles privées.

M. ROY: Il y en a qui ont leur propre voiture et qui sont payés au millage.

M. BLANK: Les frais de voyage et autres des inspecteurs ne sont pas tellement élevés pour payer les dépenses d'essence ou les frais de millage. Ce ne sont pas tellement des gros montants. Même je trouve que les salaires de ces inspecteurs ne sont pas tellement élevés, \$4,000 à \$5,000.

M. VAILLANCOURT: D'après moi, le salaire de ces inspecteurs n'est pas assez élevé.

M. BLANK: Pas assez élevé! Cela ne leur permet pas d'arriver.

M. LIZOTTE: Ils font partie de la Fonction publique.

M. PLAMONDON: Avec la convention collective, ça a changé.

M. VAILLANCOURT: Cela leur donne certaines tentations d'augmenter leur salaire.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Automobiles, entretien et opération, six.

M. TREMBLAY (Bourassa): Autres dépenses, à sept.

M. LIZOTTE: Autres dépenses.

M. PLAMONDON: Dépenses imprévues.

M. TREMBLAY (Bourassa): Non, mais c'est dans les dépenses imprévues seulement, ça?

M. LIZOTTE: Il y a les costumes, les uniformes, des frais légaux, dans cela aussi.

M. TREMBLAY (Bourassa): Les choses qui ne sont pas prévues pour l'année.

M. LIZOTTE: Qui ne sont pas prévues pour l'année.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que les costumes des inspecteurs sont prévus dans cet article-là? Je suppose.

M. LIZOTTE: Au service aérien.

M. VAILLANCOURT: Les costumes sont achetés par l'entremise du service des achats ou par l'entremise du service du ministère des Transports et Communications?

M. LIZOTTE: Le service des achats.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. VAILLANCOURT: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Poste 3: Service central des transports aériens. Article 1: Traitements et indemnités.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que c'est l'article où on peut parler de budgets.

M. LIZOTTE: Oui, oui.

M. VAILLANCOURT: Les deux personnes de moins à ce service-là, étaient-elles âgées?

M. LIZOTTE: Pas nécessairement. Ce sont les démissions de deux sténographes qui avaient été prévues et dont on n'a pas besoin.

M. TREMBLAY (Bourassa): Les salaires ont augmenté de \$637,000 à \$674,900. Est-ce que c'est dû à la convention?

M. LIZOTTE: Oui, oui.

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est ça qui fait la différence.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. VAILLANCOURT: Un instant. A Air-Québec, où en est-on rendu, M. le Ministre? Est-ce qu'il y a eu des négociations amorcées avec Québec-Air ou Nordair?

M. LIZOTTE: Voici, à l'heure actuelle je pense qu'il y a un comité. Il y a déjà une réponse qui a été donnée et qui représente assez bien celle que je devrais donner. A l'heure actuelle il y a un problème de portée générale dans la province, c'est celui de l'accessibilité de tous les gens à des moyens de transport. Alors, à l'heure actuelle, nous avons un comité formé d'économistes, gens du métier qui étudient l'évaluation, un genre d'intégration des services de transport aériens. De sorte, qu'il s'agisse d'atterrissage ou qu'il s'agisse de transport dans différents endroits dans la province, on puisse donner accès aux transports par voie aérienne, et de la même façon peut-être pas à 100%, mais tout de même dans le même genre, que nous donnons accès par transport maritime à certains endroits. Alors, aussitôt que le comité aura donné son rapport, on passera la législation.

Je sais que c'est le désir du premier ministre d'en arriver là.

M. SAINT-GERMAIN: J'aurais une question, M. le Président, une question que je pose au nom de M. Lacroix, le député des Iles-de-la-Madeleine. Est-ce que le ministre pourrait nous dire si l'étude mentionnée porte sur l'organisation d'un service aérien reliant les Iles-de-la-Madeleine à la Gaspésie, au coeur de la province?

M. LIZOTTE: C'est surtout à ça que nous avons pensé quand nous avons commencé. L'intégration est une de nos principales occupations à part les autres nécessairement dans ce service aérien.

M. SAINT-GERMAIN: Et il continue, ici, en disant: Dans l'affirmative, où en sont rendues les études et peut-on en espérer des résultats positifs pour un avenir prochain?

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, on fait une étude globale de tout le projet et j'ai lieu de croire que le rapport ne tardera pas à nous arriver. Il devrait arriver incessamment.

M. SAINT-GERMAIN: Incessamment?

M. LIZOTTE: Oui.

M. SAINT-GERMAIN: Je vous remercie.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que vous avez plus de pilotes, à l'emploi de la province actuellement que vous en aviez le 16 juin 1966?

M. LIZOTTE: Non, c'est le même nombre.

M. TREMBLAY (Bourassa): Le même nombre?

M. LIZOTTE: Oui.

M. TREMBLAY (Bourassa): Combien de pilotes sont attitrés au « jet, » le DH-125?

M. LIZOTTE: Il y en a huit qui sont qualifiés, mais qui ne sont pas attitrés.

M. TREMBLAY (Bourassa): Huit qui sont qualifiés.

M. BLANK: Est-ce qu'on a fait des recherches jusqu'à maintenant pour trouver des pièces pour le DC-3?

M. LIZOTTE: Non.

M. BLANK: Pas tellement encore?

M. LIZOTTE: Pas encore.

M. BLANK: Quand le DC-3 a-t-il été construit?

M. LIZOTTE: En 1943.

M. BLANK: C'est-à-dire que cela fait 25 ans.

M. LIZOTTE: Oui.

M. BLANK: Est-ce vrai que le gouvernement a pensé de retirer ce DC-3 et d'acheter un autre « jet »?

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, dans ce projet dont on parlait tout à l'heure, l'intégration du service aérien, j'ai l'impression qu'il y aura des suggestions qui seront faites quant au genre d'appareils et au nombre d'appareils que nous devrons acheter, échanger ou vendre.

M. BLANK: Alors, cela veut dire qu'à ce moment-là, le service aérien de la province serait intégré à cette compagnie ou à ce service?

M. LIZOTTE: Oui.

M. BLANK: Ce serait un autre moyen pour le gouvernement d'acheter d'autres « jets ».

M. LIZOTTE: Je vous donnerai la réponse quand j'aurai le rapport du comité. Nous ne pouvons anticiper sur un rapport qui n'est pas encore arrivé.

M. COITEUX: M. le Président, à l'étude du comité, lorsque nous parlons d'intégration aérienne, le ministre est parfaitement au courant que le nouveau système de transport aérien existe actuellement sur la Côte-Nord et va nécessiter la construction de plusieurs pistes. Des pistes tout de même beaucoup moins dispendieuses que les pistes conventionnelles qu'on connaît actuellement pour faire atterrir un avion sur roues, c'est-à-dire une piste de 2,000 pieds avec le nouveau Twin Otter. Dans ces études-là où l'on parle d'intégration, est-ce que le ministre ou le comité considère une recommandation à l'effet que les coûts de construction de ces pistes-là qui sont nécessaires sur la Côte-Nord - le ministre le sait, on a 800 milles sans chemin - est-ce qu'il envisage une sorte de plan conjoint et avec la compagnie et avec le fédéral, pour aider à la construction de ces pistes-là? Parce que le problème, c'est l'entretien. Il n'y a pas seulement la construction, il y a l'entretien qui est un problème extrêmement important. Et lorsqu'on transfère ces aéroports à la municipalité, tout le monde sait que les petites municipalités de la basse Côte-Nord n'ont aucunement les moyens d'entretenir ces pistes. Alors comme le transport se fera à l'avenir sur roues, il faudra nécessairement que le comité étudie une formule quelconque pour venir en aide à cette municipalité, un plan conjoint avec le fédéral, de façon que ces pistes soient entretenues.

Ce qui s'est produit dans le passé ici — et je pense que le ministre est au courant — c'est qu'on a remis certains aéroports comme c'est le cas à Rivière-au-Tonnerre, le cas de Havre Saint-Pierre, c'est moins pire, à Natashquan qui est resté fermé tout l'hiver. Alors, ces paroisses engagent un entrepreneur, avec l'assurance que les revenus des atterrissages sont crédités et que le reste du coût doit être payé par le fédéral. Alors, dans certains cas, le fédéral n'a payé qu'une partie et le résultat, c'est que

l'entrepreneur qui a donné un bon service aux gens de la côte à ses frais... C'est le cas de la Rivière-au-Tonnerre, où l'on doit encore \$6,500 depuis trois ans à l'entrepreneur qui a entretenu la piste.

Alors, dans l'étude de vos comités, je pense que c'est un problème qui est absolument important à étudier, parce qu'il ne faut pas s'en faire, le service aujourd'hui en 1968 n'est plus un luxe, c'est une nécessité, surtout l'hiver. Les avions sur roues qui nécessitent des pistes de 2,000 pieds seulement au maximum, il faudra nécessairement prévoir une recommandation pour que conjointement la compagnie d'aviation qui opère, le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial pourvoient à l'entretien ou prévoient quelque chose pour l'entretien de ces pistes d'hiver. C'est notre problème actuellement.

M. LIZOTTE: Ce que le député vient de nous dire et ce qu'il a traité fait déjà l'objet d'études de la part de notre comité. Mais à tout événement, je le remercie de ses remarques et je me chargerai d'en faire part le plus tôt possible au comité. Je l'ai déjà averti que ces choses-là existent, parce qu'il étudie spécialement ce projet, non seulement de construire des pistes, mais d'entretenir et de payer à 100%, moitié fédéral, moitié provincial ou avec les ententes que nous avons avec le fédéral parce que nos officiers ont rencontré les officiers du fédéral en cette matière. De toute façon, je ne pense pas que l'an prochain vous ayez à vous plaindre qu'il y aura des déficits chargés à un entrepreneur qui aura fait un bon travail.

M. COITEUX: Merci.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté. Article 2: Salaires, adopté. Article 3: Frais de voyage.

M. TREMBLAY (Bourassa): Frais de voyage. Qu'est-ce que l'augmentation de \$4,500? Est-ce qu'il y a eu un peu de voyages?

M. BLANK: Est-ce le voyage à Paris, ça?

M. LIZOTTE: Ça, ce ne sont pas mes voyages à moi.

M. TREMBLAY (Bourassa): Qu'est-ce que cela comprend ces frais de voyage?

M. LIZOTTE: Les officiers ont pu se déplacer plus souvent. Alors cela a augmenté leurs frais de séjour, ou de repas, et des choses comme cela.

M. LE PRESIDENT: Article 4: Frais de bureau, adopté. Article 5: Matériel, articles de bureau, impressions et abonnements, adopté. Article 6: Automobiles: entretien et opération, adopté. Article 7: Essence et lubrifiants?

M. BLANK: A l'article 7, avec l'augmentation de l'essence, est-ce qu'on prévoit plus d'heures de vol, l'année prochaine? Parce que c'est presque doublé.

M. LIZOTTE: Si vous voulez, à l'article 7, nous allons corriger. Il y a \$195,000 alors c'est \$274,000 qui aurait dû être imprimé là. Et la différence qui existe entre les chiffres, c'est que le fournisseur impute la taxe sur l'essence au gouvernement et on la réclame. Alors, au moment où cela a été inscrit, nous n'avions pas eu le retour du ministère du Revenu.

M. BLANK: Est-ce qu'on comprend que, en 67/68, on a une très grande augmentation des heures de vol, particulièrement les avions, les « jets » et les DC-3, à cause de l'Expo et du centenaire? Mais on prévoit que cette année 68/69, on va avoir les mêmes heures de vol, ou peut-être plus, après qu'on a vu le montant pour l'essence.

M. LIZOTTE: Alors, cette année, cela nous mettra à \$209,000 au lieu de \$274,000 quand on aura la ristourne de la taxe que nous avons payée.

M. BLANK: Sur les chiffres que je vois ici, cela veut dire d'après mon expérience, qu'on prévoit apparemment les mêmes heures de vol, cette année, que l'an passé. Et l'an passé, c'était une année extraordinaire à cause de l'Expo. Cela veut dire qu'on pense qu'on va utiliser les avions pour les fins du gouvernement plus qu'en 1966.

M. LIZOTTE: C'est évident, on s'en va en progressant de jour en jour.

M. BLANK: Cela veut dire qu'on a besoin de tous les avions qu'on a, même le « jet ».

M. LIZOTTE: Ah, oui! je l'ai dit hier soir et je peux le répéter.

M. TREMBLAY (Bourassa): A quel article les \$1,000 pour l'avion?

M. LIZOTTE: C'est à l'entretien des avions peut-être, à l'article 9.

M. LE PRESIDENT: Article 7, adopté.

M. MAILLOUX: Pour ce qui est du montant de \$274,000, est-ce que c'était au budget de 67/68?

M. LIZOTTE: Pour 67/68, oui.

M. VAILLANCOURT: C'est \$274,000 au lieu de \$195,000.

M. LIZOTTE: Oui, au lieu de \$195,000, \$282,000 exactement.

M. MAILLOUX: Pour 67/68.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre pourrait nous dire combien coûte au mille, le DH-125?

M. LIZOTTE: Cinquante-quatre cents.

M. VAILLANCOURT: Combien coûte le CF-DC-3?

M. LIZOTTE: Ente \$1.06 et \$1.08, à l'heure actuelle.

M. VAILLANCOURT: Et le Beechcraft?

M. LIZOTTE: C'est comme Ténézie, c'est difficile à prononcer cela. Tout près de \$0.80, je vais vous le dire d'une façon plus exacte, dans quelques secondes.

UNE VOIX: Il coûte moins cher que le DC-3.

M. LIZOTTE: Ah, oui!

M. VAILLANCOURT: Combien de passagers peut contenir le Beachcraft? Quatre?

M. LIZOTTE: Cinq.

M. VAILLANCOURT: Et dans le DC-3? Cinq aussi?

M. LIZOTTE: Dix-neuf passagers.

M. VAILLANCOURT: Et dans le DH-125?

M. LIZOTTE: Sept.

M. COITEUX: Combien d'avions comprendra la flotte cet été?

M. LIZOTTE: Dix.

M. COITEUX: Les avions Canso?

- M. LIZOTTE: Sept.
- M. COITE UX: Sept Canso, la flotte avec le Beaver, Le Otter.
- M. LIZOTTE: Nous avons aussi deux Beaver et l'hélicoptère qui n'est pas un avion.
- M. COITEUX: Est-ce que vous avez encore le Otter?
- M. LIZOTTE; Non.
- M. COITEUX: Le Otter sur flotte ne vole plus.
- M. LIZOTTE: Non. Nous l'avons incinéré. Ce n'est pas à nous.
- M. LE PRESIDENT: Adopté. Huit.
- M. COITEUX: Quelles sont les pistes d'atterrissage dont vous prévoyez l'entretien à cet article-là?
- M. LIZOTTE: Nous avons Causapsal, Bonaventure, Saint-Honoré et LaSarre. Quatre oui.
- M. MAILLOUX: Est-ce le gouvernement qui payait le coût de l'envoi des avions Canso au Brésil? Cela entre-t-il dans le cadre d'une aide étrangère ça?
- M. LIZOTTE: Nous avons répondu hier à cette question-là, pour le Brésil et le Chili, le gouvernement du Québec ne payait rien, ce sont les gouvernements de ces pays...
- M. MAILLOUX: Si vous avez déjà répondu à cette question c'est très bien!
- M. LIZOTTE: Cela ne fait rien, je n'ai pas d'objection à répondre encore. Le Chili nous a remboursé \$24,000 le Tennessee \$12,000. Ce qui couvre les dépenses des pilotes, leur entretien, etc...
- M. VAILLANCOURT: Pouvons-nous, ici, poser une question au ministre au sujet des avions qui ont été achetés par le gouvernement en 65/66? Combien y en a-t-il eu d'achetés? Et combien y en a-t-il de livrés jusqu'à maintenant?
- M. LIZOTTE: C'est le CL-215. Le contrat concernait 20 avions. La première livraison devait se faire cette année. Cependant, à cause de certaines difficultés dans la construction et quelques modifications qui devaient être apportées dans leur construction, la livraison a été retardée au mois de mai 1969.
- M. VAILLANCOURT: Aucun avion n'a été livré jusqu'à aujourd'hui?
- M. LIZOTTE: Non.
- M. VAILLANCOURT: Combien en livrera-t-on en mai 1969?
- M. LIZOTTE: Deux, au mois de mai, l'an prochain.
- M. VAILLANCOURT: En mai l'an prochain.
- M. LIZOTTE: L'an prochain, en 1969.
- M. VAILLANCOURT: Deux avions vont être livrés.
- M. LIZOTTE: Oui.
- M. VAILLANCOURT: Y en aura-t-il deux de livrés tous les ans?
- M. LIZOTTE: Dix pour la première année, après la livraison des deux premiers dont je viens de parler.
- M. VAILLANCOURT: Deux en 1969. Dix en 1970.
- M. LIZOTTE: Non, dans l'année de 1969. Seulement les deux premiers avions arriveront au mois de mai.
- M. VAILLANCOURT: Au mois de mai, et les autres vont arriver durant l'année?
- M. LIZOTTE: Le reste sera livré au cours de l'année.
- M. VAILLANCOURT: Au total dix avions seront livrés en 1969.
- M. LIZOTTE: C'est ça.
- M. BLANK: Que fait-on des Canso? Sont-ils au gouvernement fédéral?
- M. LIZOTTE: Je vous demanderais des suggestions pour les vendre avec profit
- M. TREMBLAY (Bourassa): Plus ça va... moins vous les vendrez. C'est certain.

M. LIZOTTE: Vous ne nous avez jamais fait d'offre.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je n'étais pas en âge!

M. LE PRESIDENT: Numéro 3: Service central et transport aérien. Article 9: Entretien des avions, équipement et pièces de rechange, inspection.

M. TREMBLAY (Bourassa): Les pièces de rechange sur le DH-125 et sur le DC-3. Est-il vrai qu'il y aurait trop de pièces en réserve, à cause d'un bon vendeur ou d'un bon acheteur?

M. LIZOTTE: Actuellement nous avons pour \$12,000 de pièces en magasin. Nous les achetons habituellement à la mesure de nos besoins.

M. TREMBLAY (Bourassa): Qui commande les pièces?

M. LIZOTTE: Le service des achats.

M. TREMBLAY (Bourassa): Qui fournit les pièces pour les DC-3?

M. LIZOTTE: Apparemment toutes les compagnies d'Amérique du Nord. On en achète même en Amérique du Sud.

M. BLANK: Je pense que depuis 1946, on ne manufacture plus ces avions.

M. LIZOTTE: Le chef du service dit qu'il faut chercher. Alors...

M. MAILLOUX: Est-ce que l'augmentation est due au phénomène que les avions sont plus vieux?

M. LIZOTTE: Vous avez raison. C'est ça, le vieillissement des avions.

M. VAILLANCOURT: Ce qui veut dire que ces vieux avions ne sont pas rentables pour le gouvernement.

M. LIZOTTE: On en a des neufs et on est obligé aussi de changer les pièces sauf que ce n'est pas en aussi grand nombre. Nous avons sept Canso et à l'heure actuelle, il n'y en a pas d'autres pour combattre les feux de forêt. Il y eut un contrat donné au coût de \$20 millions. Nous avons déjà fait deux paiements sans livraison et c'était dans le contrat. Le contrat n'a pas été passé par nous. Je ne le critique

pas, je donne les faits. Dès le mois de mai, l'an prochain, nous aurons des avions neufs CL-215. A partir de ce moment-là, j'imagine que cela prendra moins de pièces pour les avions-citernes que cela ne prend pour les vieux Canso.

M. VAILLANCOURT: Les 20 avions sont des CL-215?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Vont-ils servir au transport et pour les feux de forêt en même temps? Ils seront combinés?

M. LIZOTTE: J'ai déjà fait une critique constructive de ces avions, comme certains auteurs critiquent d'autres auteurs. On m'a dit qu'on pouvait transformer l'avion dans l'espace de vingt minutes pour transporter de 19 à 20 personnes.

M. BLANK: Le CL-215.

M. VAILLANCOURT: Ce sont des « semi-jets ».

M. TREMBLAY (Bourassa): Mais, les DC-3, à cause de leur âge, ne deviennent-ils pas un danger pour les passagers?

M. LIZOTTE: Voici. Le gouvernement fédéral a ses inspecteurs. On exerce un contrôle sévère sur tous les avions. La semaine dernière, un inspecteur du fédéral est venu pour faire l'inspection de nos pilotes et des avions. Ils sont inspectés rigoureusement non seulement par les officiers en charge du service aérien mais également par les officiers du fédéral. Autrement, nous ne pourrions avoir les licences dont nous avons besoin pour prendre l'air avec des avions qui seraient dangereux.

M. TREMBLAY (Bourassa): Combien d'heures font les DC-3 avant de passer une inspection?

M. LIZOTTE: Tous les jours, une inspection mineure et à tous les cent heures, une inspection majeure.

M. BLANK: En 1967, combien a-t-on dépensé pour l'entretien des pièces du DH-125?

M. LIZOTTE: \$76 l'heure en moyenne.

M. BLANK: Non. Dans le montant ici, à l'article 9, vous avez \$200,000.

M. LIZOTTE: L'entretien, équipement et pièces de rechange: inspections.

M. BLANK: Sur le DH-125, combien avez-vous dépensé?

M. LIZOTTE: Les envolées mineures ont coûté \$76,000.

M. COITEUX: Qu'est-ce que ça comprend?

M. LIZOTTE: L'entretien.

M. COITEUX: Juste l'entretien?

M. LIZOTTE: L'entretien et les pièces.

M. BLANK: \$76,000.

M. VAILLANCOURT: L'essence en plus?

M. LIZOTTE: L'essence est à part.

M. BLANK: Combien le DC-3 a-t-il coûté cette année?

M. LIZOTTE: Environ \$40,000.

M. BLANK: Les \$76,000 du DH-125 incluent-ils les accidents? Réparations d'accidents. Avez-vous eu des accidents résultant d'erreurs de calcul avec le DH-125 l'année passée?

M. LIZOTTE: Non. Pas depuis les Iles-de-la-Madeleine.

M. VAILLANCOURT: Le DC-3, combien l'heure? Pas le total, combien...

M. LIZOTTE: C'est \$130 l'heure.

M. VAILLANCOURT: C'est \$130 l'heure?

M. LIZOTTE: L'heure.

M. BLANK: Et l'autre le DH-125, c'est \$76?

M. LIZOTTE: C'est \$76.

M. PLAMONDON: Il faut s'entendre. Je pense qu'on a dit tantôt que \$76 ne comprenaient pas le carburant...

M. LIZOTTE: Non, non.

M. PLAMONDON: ... pour le DH-125, tandis que dans le cas du DC-3, \$130 ça comprend le carburant.

M. BLANK: Cela comprend l'essence aussi les \$130 du DC-3?

M. LIZOTTE: L'entretien et les pièces, c'est \$45 l'heure.

UNE VOIX: C'est ça.

M. LIZOTTE: Pour tout l'ensemble, les pilotes et tout ce que ça coûte pour manoeuvrer ça, c'est \$130. Alors, pour les pièces, l'entretien des avions, à l'article 9, c'est \$45.

UNE VOIX: C'est ça.

M. VAILLANCOURT: C'est \$45 l'heure.

M. LIZOTTE: L'heure.

M. VAILLANCOURT: ... au lieu de \$76.

M. LIZOTTE: De \$76.

M. VAILLANCOURT: C'est \$45 l'heure pour le DC-3 et puis le Beachcraft?

M. LIZOTTE: C'est \$30.

M. VAILLANCOURT: Cela, c'est pour l'entretien...

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: ... et les pièces.

M. BLANK: Avez-vous le nombre moyen des passagers d'un vol du DC-3?

UNE VOIX: C'est 25.

M. LIZOTTE: Environ six.

M. VAILLANCOURT: Les avions CL-215, quelles vont être leurs vitesses?

M. LIZOTTE: C'est 180 milles, vitesse de croisière.

M. VAILLANCOURT: C'est 180 milles l'heure!

M. COITEUX: M. le Président, avant de terminer cet article, j'aurais une question à poser. J'ai eu connaissance, à maintes et maintes reprises, au cours des années dernières, qu'un système central de planification manquait pour les employés des différents ministères qui utilisent les avions.

Est-ce qu'il y a un comité ou quelqu'un qui est chargé, avec un contact dans chaque ministère, de façon à planifier les voyages des employés? Ce que je veux dire par là, c'est qu'à Sept-Iles, certains matins, j'ai vu trois différents avions pour différents ministères, un passager par avion. Oui, c'est arrivé et je peux dire les noms et il y avait certains officiers publics, dont le docteur Lemieux était là un matin, et il y en a plusieurs. Je ne parle pas nécessairement de l'administration depuis 1966.

Peut-être indirectement ce n'était pas la faute du ministère des Transports, mais c'était une faiblesse de coordination entre les ministères, qui créait des problèmes aux avions et des

Je crois que c'est une suggestion que j'ai déjà faite. Il devrait y avoir quelqu'un, à qui les différents ministères devraient se référer. Par exemple, un monsieur de l'Education veut descendre à Blanc-Sablon, pour le mercredi. Le jeudi, un monsieur de l'Hydro-Québec veut descendre. Le vendredi, un monsieur des Affaires municipales veut descendre. Une autre journée, c'est un des Terres et Forêts. Alors, je me demande si, en étant averti d'avance, il n'y aurait pas lieu de faire déplacer ces voyages-là qui ne représentent jamais une urgence suffisamment grande pour ne pas dire: Bien, monsieur X, qui voyage pour le ministère de l'Education, retardera son voyage pour monter à bord du même avion que celui des Affaires municipales ou Terres et Forêts ou encore la Voirie.

Alors, avec une coordination auprès d'un seul homme qui, lui, serait en contact avec M. Gagnon, le chef pilote, chef des opérations, je crois qu'on sauverait énormément d'argent au gouvernement et surtout énormément de casse-tête à ceux qui s'occupent des avions.

M. LIZOTTE: Pour répondre au député, nous avons un système de planification qui est le suivant: Pour obtenir un passage sur un avion, les fonctionnaires doivent s'adresser au sous-ministre et au ministre de leur ministère, afin que la demande soit faite au sous-ministre du ministère des Transports et Communications. A ce moment-là, celui-ci a déjà les demandes qui sont devant lui. Si le départ est urgent, nécessairement il y en a qu'on ne peut pas retarder, on est obligé de donner le feu vert. Moi, pour autant que je suis concerné, chaque fois qu'il a été question que j'aille à Montréal, à mon bureau, je me suis toujours arrangé de façon que mon voyage coïncide avec le voyage de certains fonctionnaires. Je pense que pas une seule fois je n'ai fait de voyage sans fonctionnaires, j'aurais pu partir une heure ou deux

plus tard ou plus à bonne heure. J'ai insisté auprès du conseil des ministres pour que cette réglementation soit suivie. Nous avons même envoyé des circulaires. Et à l'heure actuelle, je pense qu'aucun voyage n'est organisé sans le consentement du sous-ministre du ministère intéressé.

M. BLANK: Est-ce qu'il y a de la place pour des députés de l'Opposition?

M. LIZOTTE: Savez-vous que j'en ai amené une une fois. Je ne l'ai pas regretté, car il m'a confié des secrets sur la façon de faire ma prochaine élection.

problèmes de contrôle au ministère des Transports.

M. LE PRESIDENT: Article 9, adopté?

M. BOURASSA: M. le Président, je voudrais poser une question, avec la permission du ministre.

M. LIZOTTE: Oui.

M. BOURASSA: Je comprends que je n'aurai peut-être pas l'article, comme on siège à plusieurs reprises, dans plusieurs comités, avec les bills 23 et 24...

M. LIZOTTE: Il y en a qui font bien cela, vous savez.

M. BOURASSA: Ce n'est pas sur ce point-là que je comptais, c'est sur le fait que je ne suis peut-être pas à l'article à être accepté. C'est que le ministre des Finances a annoncé dans le budget qu'il y aurait un nouveau tarif qui serait largement augmenté et rapporterait \$ 24 millions à la province. J'avais signalé que cela me paraissait assez curieux, cela faisait une augmentation de 33% par rapport à l'an dernier, si on prend les mêmes méthodes comptables, parce qu'on a changé la comptabilité. Alors, je voudrais savoir si on a trouvé ce nouveau tarif. Est-ce que c'est sur la valeur ou le poids, parce que cela a été annoncé et...

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, il n'y a rien de déterminé, c'est à l'étude, pour savoir de quelle façon cela va être appliqué, ce système d'augmentation.

M. BOURASSA: Mais il n'y a absolument rien?

M. LIZOTTE: Non.

M. BOURASSA: Quand le ministre pense-t-il

que... pour l'enregistrement des véhicules?

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, il y a une étude qui se poursuit avec le ministère des Finances et les officiers du ministère des Transports.

M. BOURASSA: Alors, on se trouve à donner suite là-dessus au rapport Bélanger, je pense.

M. VAILLANCOURT: Le poste 3, on est prêt à l'adopter.

M. BOURASSA: Alors, j'aurais seulement une autre question, M. le Président...

M. LIZOTTE: Poste 3, adopté?

M. SAINT-GERMAIN: Si vous voulez attendre juste une minute. Pour le transport aérien, par exemple, entre Montréal et Québec, vu qu'il y a des avions publics, prévus à toutes les heures pratiquement, est-ce qu'il arrive tout de même que vous êtes obligés de vous servir des avions du gouvernement pour voyager entre Québec et Montréal et vice versa?

M. LIZOTTE: C'est arrivé dans mon cas à quelques reprises.

M. SAINT-GERMAIN: Est-ce que c'est une politique régulière ou si c'est exceptionnel?

M. LIZOTTE: C'est une politique régulière pour moi.

M. SAINT-GERMAIN: Est-ce que ce n'est pas beaucoup plus dispendieux pour le ministre de voyager en avion privé que de voyager en avion public?

M. LIZOTTE: Cela dépend des heures de départ, cela dépend des heures de départ de l'autre côté aussi. Si nous envoyons quelqu'un à Montréal et qu'au bout de deux heures par exemple... Admettons, M. Cazavan qui est au ministère des Finances et qui ne peut s'absenter dix heures par jour, il y ena d'autres aussi, à ce moment-là cela coûte meilleur marché comme on le disait hier. Si nous gardons des fonctionnaires de la province immobilisés pendant dix heures à \$2.00 l'heure, cela fait déjà \$20.00.

M. SAINT-GERMAIN: Les départs sont très fréquents ici de Québec à Montréal à l'aéroport, à toutes les heures ou quoi?

M. R O Y : Il y a plusieurs envolées l'après-midi, et il y en a deux le soir.

UNE V O I X : Il y a quatre envolées pour Montréal.

M. LIZOTTE: Huit départs.

M. BLANK: Cela fait 12 par jour.

M. BOURASSA: Au poste 4, je reviens à ma question, parce que le revenu doit être perçu cette année, \$24 millions, et le ministre dit que les études ne sont pas encore terminées et on a déjà trois mois de faits dans l'année financière. Est-ce que vous prévoyez des problèmes? Quand cela doit-il être perçu?

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, c'est difficile pour moi de vous donner le rapport d'un comité qui est en train d'étudier et de nous faire la suggestion.

M. BOURASSA: Quand le comité doit-il remettre ses...

M. LIZOTTE: Cela, je ne peux pas vous le dire.

M. BOURASSA: Le budget annonce que ce doit être perçu cette année. La perception se fait au mois de décembre. Alors, le rapport sera certainement remis. J'aurais une seule autre question, M. le Président, c'est que, dans le rapport Bélanger, il y avait une recommandation 7-2, à l'effet que les taxis et automobiles de promenade servant à la location devraient être soumis au tarif des voitures ordinaires de promenade plutôt qu'à un coût supérieur, comme c'est actuellement le cas. Je comprends que cela ne sera pas un bénéfice tellement gros pour les chauffeurs de taxis, mais on connaît leurs problèmes, les conditions de travail dans lesquelles ils se trouvent à oeuvrer. On connaît le fait que les hausses d'impôts récentes ont aggravé leurs cas d'une façon particulière. Alors, je me demande si le ministère ne pourrait pas appliquer cette recommandation qui ne constituerait pas une grosse perte de revenus mais qui pourrait avantager une catégorie de travailleurs qui subissent des conditions particulièrement difficiles sur le plan des heures de travail, sur le plan des salaires et sur le plan des dépenses d'opération.

M. LIZOTTE: Je n'ai pas d'objection à soumettre cette remarque au conseil des ministres.

M. BOURASSA: Alors, on peut dire qu'ils auront des chances.

M. LIZOTTE: La chance est toujours au coureur.

M. BOURASSA: Merci.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 4: Bureau des véhicules automobiles. Article 1: Traitements et indemnités?

M. TREMBLAY (Bourassa): Il y a encore moins de personnel, à l'article « traitements et indemnités ». Je crois que ce sont tous ceux qui travaillent dans les bureaux de permis? Est-ce que c'est cela, M. le Ministre?

M. LIZOTTE: Oui, c'est cela.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que cela a été réglé? Car moi-même je suis allé dans un bureau de permis de Montréal. Il y a du personnel qui a été muté. Ces employés se sont vu confier la charge de certains bureaux mais leur salaire n'a pas été changé. Cela fait déjà 7 ou 8 mois, est-ce que cela a été réglé? C'est du moins une injustice pour ceux qui travaillent et qui assument des responsabilités, à un moment donné, et qui ne sont pas rémunérés pour la responsabilité qu'ils ont.

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, j'ai une demande, devant le Trésor, pour 60 employés dont on a besoin dans ces différents bureaux. Et j'ai eu une réponse de M. Dozois à l'effet qu'il acquiescerait à cette demande, la considérant comme prioritaire.

M. TREMBLAY (Bourassa): Parce que, dans le bureau de Crémazie, il manque de personnel, et dans le bureau de Versailles, il en manque aussi.

M. LIZOTTE: C'est la même chose partout dans la province.

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui, je comprends. Hier, on a parlé des personnes âgées.

Il y a aussi des personnes qui ont hâte de travailler, qui gagnent leur vie et qui attendent une heure, deux heures seulement pour un transfert de permis. Je crois qu'à ce moment-là, on devrait donner un meilleur service à la population. Et là, je vois encore une baisse de 835 à 790, 45 employés de moins dans le personnel. Et il y a plus de véhicules que jamais.

M. LIZOTTE: En vertu du principe d'austérité, on ne peut pas remplacer le personnel qui quitte le travail.

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui, mais même sur un principe d'austérité...

M. LIZOTTE: J'ai plaidé, j'ai fait des demandes et j'ai répété mes demandes. Cela a enfin été compris. A l'heure actuelle, nous allons avoir 60 employés qui vont pouvoir être engagés et remplir les cadres que nous avons à remplir à l'heure actuelle.

M. TREMBLAY (Bourassa): Comme cela, il y a 60 employés qui vont être distribués dans les bureaux de Montréal et d'ailleurs. Et vous pensez qu'avec 60, vous allez pouvoir donner un service efficace?

M. LIZOTTE: C'est une coupure de \$200,000 sur le budget de cet article-là.

M. BLANK: Est-ce là la raison pour laquelle des vieillards de 70 ans et plus attendent des journées pour passer leurs examens, à Montréal et ailleurs?

M. LIZOTTE: Oui, mais ils n'attendront plus.

M. BLANK: Il y en a un qui est décédé, m'a-t-on dit, en attendant, la semaine passée.

M. LIZOTTE: C'était ici, à Québec.

M. BLANK: Ici, à Québec. Combien de temps a-t-il attendu avant l'heure de son décès?

M. LIZOTTE: Il a attendu juste un quart d'heure, mais il était assis entre deux libéraux et il a eu peur. Il y a des nationaux qui meurent de peur, vous savez.

M. BLANK: Et ils ont raison.

M. VAILLANCOURT: Pour quelle raison les nationaux sont-ils si farouches que cela?

Il y a aussi des personnes qui ont hâte de tra-

M. TREMBLAY (Bourassa): Je ne sais pas si vous êtes au courant, M. le Ministre, mais je vous le dis franchement, ce n'est pas drôle dans les bureaux de Montréal.

M. LIZOTTE: Je sais ça.

M. TREMBLAY (Bourassa): Il me semble que même si nous sommes en régime d'austérité et qu'il faut économiser, on ne peut jamais épargner sur l'essentiel.

M. LIZOTTE: C'est pour cela que j'ai plaidé pour avoir ce que je veux avoir.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre n'est pas assez pesant auprès du conseil des ministres pour obtenir ce qu'il demande?

M. LIZOTTE: C'est parce que je pèse trop, je les écrase!

M. LE PRESIDENT: L'article 1 est-il adopté?

M. PEARSON: Est-ce que c'est l'article sur lequel on peut poser des questions concernant les plaques d'immatriculation?

M. LE PRESIDENT: C'est un peu plus loin, à l'article 9. Article 1, adopté?

M. VAILLANCOURT: Un instant, est-ce sur cet article-là qu'on peut demander au ministre s'il a l'intention d'ouvrir de nouveaux bureaux pour les examens?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que vous en avez prévu au budget?

M. LIZOTTE: Non, parce que, le budget étant coupé comme il l'est, je ne peux plus faire de projets.

M. VAILLANCOURT: Plusieurs étaient projetés, je crois, en 65/66. Certains ont été ouverts et d'autres devaient s'ouvrir graduellement chaque année.

M. LIZOTTE: On en a ouvert quelques-uns. On a ouvert dix nouveaux bureaux depuis 1966. On a demandé l'ouverture de onze bureaux, avec 74 employés, qui auraient coûté \$294,704, et ça été coupé.

M. VAILLANCOURT: Est-ce qu'on pourrait avoir la liste des endroits?

M. LIZOTTE: On va regarder, on va tâcher de la trouver.

M. VAILLANCOURT: Vous avez la liste des endroits?

M. LIZOTTE: Dolbeau, Roberval, Lac-Mégantic, Ste-Anne-des-Monts, Montréal-Nord, Nicolet, Laval, Lévis, Joliette, Orsainville, Saint-Georges-de-Beauce, Maniwaki, Grand'Mère.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que celui de Coaticook a été supprimé?

M. LIZOTTE: Non.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce qu'il y en avait un de projeté pour Montréal-Nord? Est-ce qu'on pourrait s'attendre d'avoir ça pour le mois de février 1969? Il est projeté, je sais bien qu'il n'est pas sur votre budget, mais est-ce qu'il pourrait...

M. LIZOTTE: Si vous me donnez un budget supplémentaire, je vais vous l'ouvrir.

M. TREMBLAY (Bourassa): Nous avons réellement un problème. Je pense que je vous en ai parlé l'an dernier. Ce n'est pas une critique que je veux faire. Mais vous avez enlevé celui qu'il y avait à Saint-Vincent-de-Paul dans le centre commercial, vous l'avez placé dans une petite rue en arrière. Je ne suis pas contre ça. Il faut prendre soin de nos amis.

M. LIZOTTE: Dans quelle rue?

M. TREMBLAY (Bourassa): Une petite rue en arrière, à Saint-Vincent-de-Paul, le nom de cette rue, je ne le sais pas. Avant ça, c'était au centre commercial. Il avait aussi accès au stationnement. J'y vais de temps à autre mais je ne me souviens pas du nom de la rue. A Crémazie, il n'y a aucun stationnement. C'est réellement un problème. Il n'y a pas de stationnement à Saint-Vincent-de-Paul et il n'y en a pas à Crémazie.

M. BLANK: A Dorchester et Amherst, il n'y a pas de stationnement.

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est pour ça que je trouve que c'est urgent.

M. LIZOTTE: On en avait projeté un pour la ville de Laval et il a été refusé lui aussi.

M. BLANK: Mais Laval, c'est une grande ville.

M. TREMBLAY (Bourassa): Mais la ville de Laval a un bureau à Saint-Vincent-de-Paul,

il doit y en avoir un autre à l'Abord-à-Plouffe.

M. LIZOTTE: Le bureau de l'émission.

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est surtout ça. Si on avait au moins un bureau pour émettre les plaques.

M. BLANK: Pour les examens à Montréal où va-t-on? ... à Kensington et Crémazie seulement.

M. LIZOTTE: Il y a aussi Dorchester.

M. BLANK: Et Dorchester.

M. COITEUX: M. le Président, pour autant que la région chez nous est concernée, je ne demanderai pas au ministre d'installer d'autres bureaux d'immatriculation, par exemple. Il est au courant que, maintenant, la circulation est assez intense à Blanc-Sablon, à Natashquan et jusqu'au Havre-Saint-Pierre. Ce sont tous des secteurs séparés du reste de la province mais il s'y trouve une quantité considérable de voitures, qui augmente chaque année. Cela y augmente moins vite, étant donné qu'on a moins d'argent pour faire du chemin, mais cela ne fait rien. Cela augmente quand même et cela représente des problèmes, dont celui du gars qui a un accident et qui est obligé de passer un autre examen. Alors je demanderais — j'en ai déjà parlé, je reviens à la charge cette année — s'il n'y aurait pas lieu de faire comme on fait à la Justice, d'établir certaines visites d'un employé du ministère.

Actuellement, on le confie à la police provinciale qui n'est pas, à mon sens, dans certains cas, absolument qualifiée et au courant des conditions exigées pour obtenir un permis. Je me demande si le ministère ne pourrait pas en faire une pratique comme c'est maintenant le cas à la Justice, que le juge se déplace et que ce soit statutaire. Une fois par mois, il va à Schefferville. Une fois par deux mois, il va à Gagnon et les gens le savent. Je pense au sous-ministre, auquel j'ai référé maints et maints cas. Il ne se faisait pas d'inspection, c'est-à-dire que personne ne descendait remettre les licences. N'oubliez pas que quelqu'un qui est condamné pour une offense mineure, et qui perd son permis, ça lui coûte de \$10 à \$15 et il est obligé de déboursier \$150 de transport d'avion pour venir se chercher un permis à Sept-Iles. Si, malheureusement, il arrive après cinq heures, le vendredi, c'est fermé. Il doit donc attendre au lundi.

Alors, si les officiers provinciaux disaient,

par exemple: J'attends la prochaine visite de l'inspecteur du ministère des Transports qui va venir pour les permis, à ce moment-là, on pourrait laisser aller les gens avec un permis temporaire. Il y a d'énormes inconvénients. Je pense à présent à un policier provincial. Dernièrement, je pense, j'ai soumis au sous-ministre, le cas d'un chauffeur qui conduit un camion depuis tout de même dix, douze ou quinze ans. Cette année, le gars passe un examen et on lui dit qu'il n'est pas qualifié pour le passer. S'il y avait un inspecteur du ministère pour faire un examen de la vue, comme cela se fait dans vos émissions de permis, à ce moment-là, il pourrait justifier la raison pour laquelle on ne lui donne pas son permis. Il ne faut pas oublier que, dans ce coin-là, les normes ne sont pas les mêmes. C'est une route nationale mais tout de même pas une route sur laquelle vous allez rencontrer 150 remorques dans une journée. Vous aurez peut-être quatre ou cinq camions qui charrient du gravier. Quand on enlève son permis à un gars parce qu'il manque deux phares à son véhicule, ça peut prendre trois semaines pour les remplacer, sur la Côte-Nord, si on applique littéralement la loi, on ne se sert pas de son bon sens.

Je pense qu'il y aurait lieu de remédier à ça sans aller complètement à côté des lois, mais en tenant plus compte du facteur local qu'on en tient compte actuellement. Je pense que, dans ces cas, le ministre est bien compréhensif. Il me l'a prouvé dernièrement et je pense qu'on devrait déléguer, de temps à autre, à date fixe, quelqu'un auquel un gars pourrait se référer car on l'aurait prévenu à l'avance de sa venue. Alors, à ce moment-là, si le coupable ou le suspect n'est pas assez intelligent pour répondre à l'appel, il subira les contrecoups de la loi. Parce qu'à Blanc-Sablon, vous avez peut-être 25 ou 30 autos et les gars font du taxi pour aller à l'aéroport. Us ne peuvent pas dépenser \$300, leur amende leur coûte \$10 et il faudrait qu'ils aillent subir un examen à Sept-Iles.

M. LIZOTTE: Je pense aussi qu'il y aurait possibilité d'avoir certains centres, comme Havre-Saint-Pierre, Natashquan ou quelques autres. Ce serait assez difficile d'envoyer quelqu'un à chacun des endroits...

M. COITEUX: Ou désigner quelqu'un qui suivrait un cours aux frais du gouvernement, pendant une dizaine de jours, pour se préparer à faire passer des examens.

M. LIZOTTE: Je n'y aurais pas d'objection.

M. BLANK: Je crois que c'est dans cet article qu'il me semble que mon confrère... Pour aller devant le comité d'appel, est-ce qu'on paie un permis? — il y a un comité d'appel de trois juges de la cour de Magistrat qui peut entendre l'appel. Dans quel centre siège-t-il, ce comité?

M. LIZOTTE: A Montréal et Québec.

M. BLANK: Ce qui veut dire qu'un homme de Sept-Iles qui veut faire un appel contre la perte de son permis doit descendre à Québec?

M. LIZOTTE: Oui.

M. BLANK: Vous ne trouvez pas ça un peu dispendieux pour des gens qui viennent de Roberval, Hull, Témiscouata et autres endroits?

M. LIZOTTE: Oui, je trouve ça.

M. ROY: Dans le même sens que mes collègues, est-ce que le ministère des Transports et Communications entrevoit une décentralisation de ses services dans un avenir rapproché? Je parle, par exemple, d'une zone économique comme Joliette, comme Roberval et certaines autres. Dans le cas de l'assermentation de mineurs pour l'obtention de leurs permis, on est obligé d'envoyer à Québec des assermentations et il semble que les émetteurs sont assez compétents et assez qualifiés pour pouvoir faire les assermentations et remplir les formulaires exigés par la loi. Là, on impose à des gens de partir de Joliette et d'autres régions, d'aller à Québec ou Montréal. Pour autant que nous sommes concernés, nous nous rapportons au bureau à Québec quand nous ne sommes qu'à 35 minutes de Montréal.

Je considère qu'il devrait y avoir une décentralisation dans ce domaine-là.

M. LIZOTTE: Il y a une preuve d'assurabilité lorsqu'il s'agit de mineur, le cas dont vous parlez. On ne peut pas laisser promener cette preuve d'assurabilité dans tous les bureaux. Il faut nécessairement que ça vienne à Québec.

M. ROY: Alors,...

M. LIZOTTE: C'est déjà centralisé.

M. ROY: ... M. le Président, j'admets qu'on ne peut pas laisser à l'indiscrétion et au hasard des formules légales ou des formules exigées par votre ministère. Mais lorsque des gens sont sérieux, quand un émetteur est choisi, et je crois qu'il est garanti. Si mon...

M. LIZOTTE: Oui.

M. ROY: ... information est bonne, il a une police de garantie. Il est donc responsable s'il n'exécute pas bien son travail. Dans ce cas, qu'on le suspende mais qu'on ne pénalise pas des régions économiques parce que tel ou tel émetteur, dans tel ou tel coin de la province, est incompetent. Je pense alors qu'on donne des services à des populations urbaines, telles que Montréal et Québec, et qu'on prive d'autres secteurs de la population, des contribuables comme dans toute la province de Québec, de services auxquels ils ont droit. C'est une remarque constructive, je pense, et qui ne coûte pas un sou à la province, que d'accorder le droit aux émetteurs de recevoir tous les actes exigés par votre ministère.

Je demande au ministère d'étudier sérieusement la question sous cet angle-là.

M. LIZOTTE: Je n'ai pas d'objection. Mais il faut faire une mise au point. Les émetteurs sont garantis pour l'argent qu'ils peuvent voler à la province, ils ne le sont pas pour leur responsabilité vis-à-vis des documents d'assurance qu'ils ont en leur possession. Nous avons centralisé, quand je dis « nous », la centralisation existait avant que je sois ministre...

M. ROY: D'accord.

M. LIZOTTE: ... nous avons centralisé le plus possible ici, à Québec, pour avoir une surveillance immédiate sur tous ces documents. Alors, si on laisse ces documents s'éparpiller dans la province, il y aura certainement des retards. En dépit de la centralisation et de la surveillance que nous exerçons, il y a encore des documents qui nous échappent. Et dans nos bureaux on a trouvé certains employés qui ouvraient les enveloppes et qui mettaient de l'argent dans leurs poches. Imaginez, alors, ce qui arrivera si on éparpille des documents partout dans la province; des preuves d'assurabilité, par exemple, qui viennent des compagnies d'assurance. Je pense que ça n'accélérerait pas le service que nous voulons donner à la population. Je n'ai pas d'objection à ce que l'on ne soit pas obligé de faire 200 milles pour aller faire une assermentation. Je n'ai pas d'objection du tout.

M. ROY: Je ne nie pas au ministre...

M. LIZOTTE: Pour certaines phases de la demande ou des formules de prescriptions requises par la loi, je n'ai pas d'objection. Mais on ne peut pas généraliser.

M. ROY: Oui. M. le Président, je ne nie pas au ministre le droit et le devoir de ne pas laisser égarer toutes ces formules. Mais il me semble que pour certaines zones économiques, une action dans le sens que j'ai indiqué pourrait être prise. Il y a dix zones économiques au Québec, il pourrait donc y avoir dix bureaux, ayant l'autorité de compléter un dossier en ce qui concerne le ministère des Transports et Communications. C'est une suggestion que je fais.

M. LIZOTTE: Nous étudierons votre suggestion, mon cher collègue.

M. LE PRÉSIDENT: Poste budgétaire 4, article 1, adopté?

M. LE PRÉSIDENT: Article 2?
Adopté.
Article 3?

M. MAILLOUX: A l'article 3: Commissions aux émetteurs de licences de véhicules automobiles, y a-t-il encore plusieurs bureaux dans la province?

M. LIZOTTE: Au total il y a 152 bureaux dans la province.

UNE VOIX: Combien y en a-t-il à commission?

M. LIZOTTE: A commission, oui.

UNE VOIX: Ils sont tous à commission.

M. LIZOTTE: Ils sont à commission.

UNE VOIX: 152?

M. LIZOTTE: 152 à commission.

M. BLANK: Y en a-t-il à Montréal?

M. LIZOTTE: Oui.

M. MAILLOUX: Le ministère continue-t-il la même politique dans ce sens-là?

M. LIZOTTE: Oui.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.

M. SAINT-GERMAIN: M. le Président, les vieillards de 70 ans et plus...

M. LIZOTTE: Oui.

M. SAINT-GERMAIN: ... à qui on a renouvelé leur permis, sont-ils concernés par cet article-là? Je me demande si vous les obligez à passer un autre examen médical?

M. LIZOTTE: Oui.

M. SAINT-GERMAIN: Et un autre examen de conduite?

M. LIZOTTE: Un examen médical par un médecin de leur choix, un médecin de famille.

M. SAINT-GERMAIN: Et un examen de conduite en plus?

M. LIZOTTE: Un examen de conduite en plus.

M. SAINT-GERMAIN: Maintenant, il arrive, par exemple, qu'il y a des vieillards... comme ce cas particulier, qui est arrivé dans mon comté. Il s'agit d'un vieillard qui a plus de 70 ans, on l'oblige à passer un autre examen pour conduire sa voiture. Or, ce monsieur se rend bien compte depuis des années qu'il n'est plus en mesure de conduire sa voiture dans les grands centres, à Montréal, par exemple. Alors, il ne conduit jamais à Montréal.

Il a un camp d'été où il passe la saison estivale. Il se fait même conduire à son camp d'été. Mais il arrive-là, il se sert de sa voiture pour aller à la messe le dimanche ou pour aller dans les magasins acheter ce dont il a besoin à son camp.

Il fait peut-être 200 ou 250 milles avec sa voiture, et se sent absolument incapable de passer ses examens, surtout à Lachine, où il devra conduire dans la ville. Cela fait d'ailleurs des années qu'il ne conduit plus en ville. Il se sent donc incapable de passer cet examen de conduite. Qu'arrive-t-il dans un cas comme celui-là? Pouvez-vous émettre un permis avec certaines restrictions, avec des privilèges réduits, qui lui permettraient de conduire au moins dans le village, à son camp d'été, tout en lui défendant de conduire dans les grands centres?

M. LIZOTTE: C'est bien malheureux. Il reconnaît qu'il ne peut plus conduire dans la ville de Montréal, qu'il peut seulement le faire dans son village. Il est évident qu'il n'est plus apte à conduire son automobile. J'ai l'impression qu'on lui rend même service en ne renouvelant pas son permis. Je comprends que c'est ennuyeux pour lui.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous désorganisez sa vie d'une façon considérable.

M. SAINT-GERMAIN: Il est impossible de fixer des restrictions sur son permis qui le limiteraient pour les endroits où il peut conduire, qui limiteraient sa vitesse, qui le limiteraient à conduire exclusivement le jour; qui limiteraient même les endroits où il peut conduire?

M. VAILLANCOURT: J'ai les mêmes problèmes dans mon comté avec les cultivateurs qui demeurent à trois, quatre ou cinq milles de la ville et qui circulent dans des routes secondaires. Ils viennent en ville avec leur automobile faire leurs commissions et s'en retournent. Ils ne circulent pas en ville du tout. Ils arrêtent même au premier stationnement, à l'entrée de la ville. Avec cette nouvelle procédure, nous aurons, je crois, énormément de critiques.

M. LIZOTTE: Je comprends, c'est le gros du poids qui me pèse sur les épaules. J'aimerais beaucoup mieux être agréable à tous ceux qui ont 70 ans et plus. Mais d'un côté, on trouve qu'il y a trop de morts sur nos routes et, d'un autre côté, on estime que nous prenons trop de précautions. Je suis pris entre deux feux. Alors, comme Salomon, je protège les vies, autant que possible. Ceux qui, par exemple, n'ont pas l'habitude de conduire en ville, peuvent je pense, avec les écoles de conduite dont nous disposons et pour ce que cela peut leur coûter, se payer quelques cours de conduite en ville. Ils deviendraient alors assez familiers pour passer leur examen, même s'ils sont nerveux. Ils pourraient prendre des médicaments, pour enlever le stress. D'ailleurs lorsqu'il s'agit d'une chose physique, on passe l'examen du médecin, puis on repasse au comité médical, et le comité médical est assez large là-dessus, on n'y « fend pas les cheveux en quatre ».

M. SAINT-GERMAIN: M. le Président, si vous me le permettez, dans le cas dont je vous parle, il ne s'agit pas d'une question d'inaptitude à conduire. Le monsieur a conduit une voiture toute sa vie. Il a conduit dans Montréal d'une façon continue. Mais, de lui-même, à cause de sa vieillesse, de son manque de réflexes, de sa nervosité, il se sent impuissant. Alors, il ne conduit plus dans la circulation. Depuis bien des années et bien avant la loi si vous voulez. Alors, je me demande si, dans vos règlements, vous ne pourriez pas, avec les restrictions voulues, considérer un tel cas sans nécessairement, à mon avis, mettre la vie de ses voisins en danger.

M. LIZOTTE: Je vais en discuter au ministère...

M. COITEUX: Dans les statistiques des années précédentes, M. le Président, avez-vous des chiffres qui nous démontreraient de façon évidente que les gens de 70 ans et plus qui conduisent ont été la cause de beaucoup d'accidents?

M. LIZOTTE: Non. Les statistiques, je n'ai pas besoin de les avoir pour dire qu'il y a moins d'accidents causés par les vieillards. Parce que les vieillards sont en moins grand nombre. Il y a beaucoup plus de jeunes conducteurs sur les routes que d'automobilistes de 70 ans et plus. Il est évident qu'il y a moins d'accidents causés par les vieillards qui, de façon générale, voyagent de l'église au village, ou pour aller au bureau de poste du coin, ou, encore, pour aller voir des parents ou un ami dans un rang où il n'y a pas de circulation. Mais de ceux qui ont été examinés par le comité médical, 75% ont été suspendus pour des défauts visuels.

M. TREMBLAY (Bourassa): Ce n'est pas ce que je trouve le pire. Vous avez des personnes qui ont été policiers de la ville de Montréal, qui ont 71 ans — j'en connais un en particulier — qui conduisent très bien, beaucoup mieux que moi. Quand cet homme dont je parle s'est présenté au bureau des permis pour passer son examen, il était nerveux. Il a été recalé et on l'a renvoyé, non parce qu'il conduisait mal, il conduisait très bien. Il s'est représenté une semaine après et il a réussi. Un homme de cet âge-là est nerveux lorsqu'il s'assied à côté d'un jeune homme pour conduire. S'il ne peut plus conduire, je suis bien d'accord avec le ministre. Cependant, s'il peut encore conduire et que son handicap relève seulement d'une question de nervosité, je pense que l'inspecteur doit faire un rapport en conséquence, et être assez libéral.

M. LIZOTTE: C'est d'ailleurs ce que j'ai demandé. Vous me connaissez assez pour savoir que j'ai demandé que cela se fasse dans toute la province. Maintenant, en ce qui concerne les personnes âgées auxquelles nous avons fait passer des examens médicaux, au moins 1,000 nous ont dit: Moi, je prenais mon permis par habitude et qui nous l'ont retourné. Ils avaient l'habitude d'avoir leur permis. C'était pour elles comme un genre de gloriole, un certificat de capacité physique. Alors, elles ont retourné leur permis et nous leur avons retourné leur argent.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je comprends qu'il est assez difficile de donner un permis à quelqu'un qui ne sait pas conduire ou qui n'est plus capable de le faire. Mais entre celui-là et celui qui peut être neuveux, je crois qu'il faut être assez libéral.

M. LIZOTTE: Quand ces choses-là arrivent, les instructions ont été données selon lesquelles on fait reprendre l'examen.

M. VAILLANCOURT: Je ferai une suggestion au ministre. Lorsqu'une personne âgée ne peut pas passer son examen la première fois qu'elle se présente, on devrait lui laisser son permis et lui demander de revenir passer un autre examen, une semaine ou deux plus tard. Plusieurs de ces vieillards-là se qualifieraient au deuxième examen. Il arrive à Sherbrooke actuellement — je suis au courant — que si un vieillard se présente au bureau d'examen et qu'il ne passe pas, on inscrit à l'arrière de son permis: « Annulé la journée même ». Le vieillard ne peut même pas retourner chez lui. C'est-à-dire qu'il a la journée pour le faire mais on devrait lui donner une deuxième chance avant d'annuler son permis, je crois que cela l'aiderait énormément.

M. LIZOTTE: Actuellement, le permis reste valide jusqu'à minuit pour donner au candidat une chance de retourner chez lui avec sa voiture, lorsqu'il est inapte à conduire et que ce n'est pas pour des raisons de nervosité. Dans les autres cas, on accorde un permis temporaire pour une semaine, ce qui permet au vieillard de revenir une semaine plus tard pour reprendre son examen, en étant plus reposé et mieux disposé.

M. VAILLANCOURT: Mais le permis temporaire ne pourrait-il pas être émis directement au bureau? Vous savez que cela prend quelques semaines avant que le permis temporaire n'arrive.

M. LIZOTTE: Le permis est émis immédiatement.

M. VAILLANCOURT: Pas à Sherbrooke.

M. LIZOTTE: Oui, à tous les bureaux.

M. VAILLANCOURT: Deux vieillards sont venus me voir en fin de semaine et leur permis a été marqué: « Annulé la journée même ». J'ai appelé au bureau des véhicules automobiles pour savoir ce qui se passait dans un cas sem-

blable — ces vieillards n'avaient plus de permis — on m'a répondu qu'ils recevraient un permis temporaire venant de Québec. C'est la véritable réponse que j'ai eue.

M. SAINT-GERMAIN: M. le Président, revenons aux questions de statistiques d'accidents chez les vieillards. Le ministère a-t-il des chiffres relatifs aux accidents causés par des gens âgés de 70 ans et plus, en tenant compte toutefois du nombre d'accidents, comparé au nombre de permis détenus par cette classe de conducteurs?

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, nous n'en avons pas.

M. SAINT-GERMAIN: Vous n'en avez pas.

M. LIZOTTE: Non.

M. SAINT-GERMAIN: De toute façon, pour avoir une réponse bien précise, la question des vieillards dans le sens que je viens d'exprimer va-t-elle être étudiée par le ministère? Ou calculez-vous cette affaire comme tout à fait classée?

M. LIZOTTE: Non, nous allons l'étudier. C'est la première fois que cette partie de la loi est mise en application. Maintenant, nous avons l'intention de la modifier, parce qu'il est évident qu'elle ne peut pas rester comme cela.

M. SAINT-GERMAIN: De façon à accorder des permis avec des restrictions.

M. LIZOTTE: Oui.

M. LE PRÉSIDENT: Trois, adopté?

M. MAILLOUX: Le ministre voudrait-il me dire si dans le cas où une personne accusée d'avoir conduit avec des facultés affaiblies par l'alcool, et exonérée en cour de justice perd tout de même son permis? Le directeur des services, dans certains cas, va-t-il malgré tout chercher le permis?

M. LIZOTTE: Non.

M. BLANK: Il n'est pas encore acquitté.

M. MAILLOUX: Quand un type est acquitté par le juge...

M. VAILLANCOURT: On lui enlève son permis quand même.

M. LIZOTTE: Bien, s'il est acquitté, jamais!

M. MAILLOUX: Dans tous les cas où il y a acquittement par un juge on avertit le directeur de service, qui va chercher le permis.

M. LIZOTTE: Non.

M. BLANK: Ils n'ont pas le droit mais...

M. LIZOTTE: Quand il est acquitté, c'est non.

M. BLANK: On pourrait le faire dans des cas.

M. VAILLANCOURT: Ce qui arrive c'est que ce type, le juge ne lui a pas enlevé son permis, mais l'a condamné à l'amende. Or le bureau des véhicules automobiles, vu qu'il a été condamné à l'amende mais que le juge ne lui a pas enlevé son permis, prend sur lui de lui retirer son permis.

M. LIZOTTE: Quand même il aurait été condamné à l'amende, la loi nous oblige à aller chercher son permis.

M. BLANK: Mais quand une personne est condamnée et que le juge lui retire son permis, le greffier envoie ce permis à Québec. Si, durant les trente ou quinze jours qui suivent, l'homme va en appel, est-ce qu'on retourne le permis durant cette période de l'enquête, parce que, suivant la loi, effectivement, il n'est pas encore condamné lorsqu'il va en appel?

M. LIZOTTE: Quand le greffier nous envoie le permis, on le lui enlève, et quand il va en appel, on le lui retourne.

M. BLANK: On le retourne.

M. TREMBLAY (Bourassa): Il y a des abus de ce côté-là. L'automne dernier, un type de Montréal-Nord s'en allait à Saint-Donat fermer son camp. Il amène ses enfants avec lui, il prend un petit verre au camp et il s'en revient. Il s'aperçoit à Sainte-Julienne que ses facultés sont affaiblies par la boisson, il stationne sa voiture sur le terrain de l'église. Le curé se demande ce qui arrive et appelle la police, elle vient, le gars ne conduit pas sa voiture. Il était arrêté parce qu'il s'était aperçu que ses facultés étaient affaiblies par l'alcool. Il était arrêté dans la cour de l'église, et on lui fait une cause. Il passe en cour à Joliette. Il a payé \$20 ou \$30 et on lui a enlevé son permis pour trois mois.

Dès la minute où il s'était aperçu que ses facultés étaient affaiblies, il avait pourtant arrêté.

M. VAILLANCOURT: Il faut qu'il soit de l'autre côté, pas vis-à-vis de la roue. Selon la loi, il ne faut pas qu'il soit assis devant son volant, il faut qu'il soit assis à côté.

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui mais dès qu'il s'est aperçu que ses facultés étaient affaiblies il s'est arrêté et il a dit: Je ne conduis pas.

M. BLANK: Il y a même un cas où un homme était assis dans sa voiture, et dormait. Il avait les clés de sa voiture dans sa poche et il a été trouvé coupable. C'est la loi criminelle. Cela n'a pas de bon sens mais c'est la loi.

M. LIZOTTE: Cela relève du code. J'ai vu un cas où le type venait de sortir de l'hôtel — il n'était même pas encore assis dans sa voiture — l'officier lui a réclamé ses clés. Il l'a conduit à Montmagny et sa voiture était là.

M. BLANK: S'il avait eu un bon avocat, il aurait gagné cette cause-là.

M. LIZOTTE: J'ai plaidé et il a gagné.

M. VAILLANCOURT: M. le Président, je remarque dans le rapport, ici, à la page 13: Traîneaux mobiles. Est-ce que le ministère est à jour avec les plaques d'immatriculation? Car on ne peut pas se procurer une plaque d'immatriculation de l'année en cours. C'est toujours un an en arrière?

M. LIZOTTE: D'après les renseignements que je possède, nous avons commencé l'an dernier à émettre des plaques de l'année en cours.

M. VAILLANCOURT: Alors, c'est fait, ça?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Maintenant, une petite remarque en passant, on écrit ici, entre parenthèses: Skidoo. Vous devez savoir que Skidoo c'est la marque d'une compagnie d'autos-neige. Je crois que si on écrit Skidoo, on devrait également écrire Boa-Ski et toutes les marques. Vous faites actuellement une publicité gratuite à la compagnie Bombardier.

M. PLAMONDON: C'est la même chose pour les réfrigérateurs qu'on appelle frigidaire.

M. LIZOTTE: Dans nos appellations, nous avons inscrit traîneaux mobiles.

M. LE PRESIDENT: Article 3, adopté. Article 4: Frais de bureau. Articles 4,5,6,7,8. Adoptés. Article 9.

M. BLANK: A l'article 9, j'ai lu dans les journaux, aujourd'hui qu'il y avait une déclaration du ministre des Transports de l'Ontario qu'à l'avenir on ne changerait pas les plaques. On va donner une plaque permanente et n'émettre qu'un papillon qu'on colle au pare-brise. On va économiser de cette façon, je crois, \$2 millions par année. C'est dans la Presse aujourd'hui. Est-ce qu'on songe, ici à Québec, à essayer d'économiser \$500,000 par année?

M. LIZOTTE: L'administration du papillon dont on parle coûte plus cher que la plaque qu'on vend.

M. BLANK: Pourquoi?

M. LIZOTTE: Cela crée le double inconvénient de suivre le numéro de la plaque et le numéro du papillon que vous ajoutez.

M. BLANK: Pas nécessairement. C'est le papillon qui compte. On donne une plaque permanente à la voiture et, chaque année, on donne un petit papillon pour indiquer 1968 ou 1967, et on met ça au centre du pare-brise en avant. Il n'y a pas de numéro sur ce papillon.

M. LIZOTTE: C'est-à-dire que la plaque sert à l'identification du véhicule.

M. BLANK: Oui, on a la plaque d'identification. Elle va avec la voiture. On en a même commencé la première étape, ici à Québec, car si on achète une autre voiture, la même année, la plaque suit la personne et non la voiture. Mais on ne peut pas faire que la plaque suive la personne toute sa vie et avoir un petit colant pour le pare-brise chaque année.

M. PLAMONDON: Mais n'y aurait-il pas un inconvénient pour la surveillance policière? Actuellement, on change de couleur tous les ans. C'est très facile pour le policier de distinguer si l'individu a la plaque de l'année. Autrement, la couleur resterait à peu près toujours la même et il y aurait seulement le numéro de l'année.

M. BLANK: Un demi-million par année, c'est quelque chose!

M. LIZOTTE: Dans des états qui sont beaucoup plus petits que la province de Québec, c'est peut-être plus facile à suivre mais, ici, au Québec, nous avons un territoire de 611,000 milles carrés. Je pense bien que le Massachusetts.

M. BLANK: Mais est-ce qu'on a pensé de vendre ce qu'on appelle aux Etats Unis les «Vanity Plates», c'est-à-dire des plaques avec votre nom. On ne peut pas les emporter. Si on cherche de l'argent pour la province, on peut vendre des plaques «Vanity».

M. MAILLOUX: Quand les gars vont aller voir leur blonde, cela ne fera pas.

M. LIZOTTE: Non, je ne pense pas.

M. TREMBLAY (Bourassa): L'an dernier, j'étais intervenu au ministère des Transports et Communications pour faire reporter la date du 28 février au 31 mai. Je vais encore revenir là-dessus pour donner les deux cycles. Personne dans la province de Québec, à part de ceux qui sont riches, n'a beaucoup d'argent l'hiver. Prenez les cultivateurs, les camionneurs, les travailleurs, etc. En janvier, il y a le chauffage des maisons. C'est une dépense supérieure. Le 31 mai, les hommes de la construction ont eu le temps de recommencer à travailler, de se faire quelques dollars pour pouvoir payer les plaques de leur automobile. Je trouve que le gouvernement pourrait reporter la date du 28 février au 31 mai. Cela aiderait tout le monde, toutes les classes de la population. Il est vrai que ça retarderait l'entrée de l'argent au gouvernement pour quelques mois mais je crois qu'on pourrait aider toute la population avec ça. Même les entrepreneurs, l'hiver, n'ont pas la vie facile. Ils ont les paiements sur leur machinerie et ils doivent obtenir des permis pour \$40,000, \$50,000, \$60,000. Et le petit travailleur qui est en chômage l'hiver et ne travaille quelques jours ici et là, est obligé d'aller chercher ses plaques le 28 février.

M. LIZOTTE: J'ai déjà discuté de cette chose-là dans le même sens au ministère des Finances. Il semble que je n'ai pas été écouté puisqu'on maintient le même système. Je suis en faveur de cette proposition parce que ça nous exempterait les retards du bureau de poste quand on fait les expéditions au temps des Fêtes. On est gelé pendant quinze jours. Quinze jours, trois semaines parfois.

M. TREMBLAY (Bourassa): Voyez la différence. Il y a des déménagements dans toutes

les villes au mois de mai. Si les permis devenaient obligatoires en mai, combien d'ouvrage sauveriez-vous au ministère? Même ça, cela paierait l'intérêt de l'argent. Au lieu du 28 février, on l'aurait le 31 mai. Juste ça paierait l'intérêt de l'argent.

M. LIZOTTE: Je n'ai pas d'objection à ça. J'en ai déjà parlé, J'en parlerai encore.

M. TREMBLAY (Bourassa): Prenez un cultivateur. L'hiver, il n'y a pas d'argent qui roule pour lui. Le printemps, ça coûte moins cher pour toutes les classes de la population. La différence du déménagement, du transfert, seulement le coût de ça paierait l'intérêt de l'argent pour la première année. Cela ne veut pas dire qu'on ne peut quand même pas prendre son permis pendant l'hiver.

M. LIZOTTE: Il y en a certainement un grand nombre qui vont le prendre de toute façon.

M. TREMBLAY (Bourassa): 70% le prendraient peut-être ou au moins 50%. Comme ça, on va croire que vous recommanderez ça au conseil des ministres.

M. MAILLOUX: Hy a une augmentation de 10% à l'article des plaques d'immatriculation. Est-ce en raison de l'augmentation de 10% des véhicules automobiles ou y a-t-il une surcharge?

M. LIZOTTE: Ce sont les taxes ordinaires, je pense. C'est l'augmentation des véhicules et, ensuite, certaines taxes additionnelles.

M. MAILLOUX: Est-ce qu'il y avait eu appel d'offres, l'an passé, pour les plaques d'immatriculation?

M. LIZOTTE: Non.

M. MAILLOUX: Non, il n'en a pas eu.

M. LIZOTTE: Non.

M. MAILLOUX: Est-ce que ça avait coûté plus cher que ça coûtait pour la même chose?

M. LIZOTTE: Cela coûtait le même prix.

M. MAILLOUX: Le même prix! Est-ce qu'il y a eu appel d'offres qui s'en vient, cette année, au sujet des plaques?

M. LIZOTTE: Non. Il n'y en aura pas.

M. MAILLOUX: Il n'y a pas d'appel d'offres pour 1968?

M. LIZOTTE: Non.

M. VAILLANCOURT: Est-ce qu'il y en a plusieurs qui peuvent fabriquer ces plaques?

M. LIZOTTE: Elles sont à \$0.29 l'ensemble à l'heure actuelle.

M. BLANK: Qui les a faites l'an passé?

M. LIZOTTE: C'est Morin et Fils, de Montmagny.

M. BLANK: De Montmagny?

M. LIZOTTE: Oui.

M. BLANK: Et l'année précédente?

M. LIZOTTE: L'année avant, c'est St. Lawrence, un manufacturier de patins, ici, à Québec.

M. MAILLOUX: Mais comment se fait-il que pour tous les achats du gouvernement, on va vers des appels d'offres, pour une somme qui dépasse le demi-million? S'il y a concurrence qu'on...

M. LIZOTTE: Cela ça été une décision du cabinet. En 1961, il y a eu une soumission qui a été demandée. La soumission a été accordée à St. Lawrence. Il y a eu quatre soumissionnaires qui ont fait des offres plus basses et elles ont été mises de côté. On l'a accordée à St. Lawrence. L'an dernier, on a eu une compagnie, qui était située dans une zone qui, au point de vue industriel était défavorisée, alors, à ce moment-là, nous avons pensé que St. Lawrence, qui vendait déjà des patins, qu'ils avaient fabriqués, alors, nous avons pensé que nous devions favoriser la région de Montmagny, dans un but de décentralisation de l'industrie. Etant donné que c'était au même prix, et même c'était meilleur marché. Quand St. Lawrence nous a fait un prix de \$0.29, nous lui avons après cela donné le contrat sans soumission les années subséquentes. Puis l'année qui a précédé l'Expo, bien, ils ont ajouté un petit contrat de \$75,000 pour payer — ils appellent cela des « dies » — une espèce de matrice pour découper leur acier et pour faire l'impression.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que ça a coûté plus cher pour l'année 1967, parce que les plaques n'étaient pas pareilles?

- M. LIZOTTE: Cela a coûté \$75,000 de plus.
- M. MAILLOUX: Disons que je ne connais pas les fabricants...
- M. LIZOTTE: Sans soumission.
- M. MAILLOUX: ... de plaques automobiles, pas plus ceux de Montmagny que ceux d'ailleurs. Tantôt le ministre m'a répondu qu'il n'y avait pas d'appel public d'offres, parce qu'on voulait favoriser un endroit de la province où il y avait sous-emploi. Je ne sais évidemment pas où sont les concurrents dont le ministre a parlé tantôt.
- M. LIZOTTE: Pour demander des soumissions publiques dans cette affaire-là, j'ai inclus l'ancien gouvernement aussi. Pour faire des appels d'offres, il faut demander ça longtemps d'avance.
- M. MAILLOUX: Oui.
- M. LIZOTTE: Et ce n'est pas n'importe qui qui peut soumissionner, ce n'est pas n'importe qui qui a l'outillage. Avant d'accorder le contrat, j'ai fait faire une enquête par les membres du ministère, ils sont allés enquêter aux deux endroits. Le rapport est venu à l'effet que M. Morin était bien équipé et qu'il était capable de faire le travail. D'ailleurs, ils ont livré la marchandise, même avant le temps prévu. Alors, je pense que nous n'avons pas fait un mauvais marché dans ce sens-là.
- M. LAVOIE (Laval): Quel est le genre de commerce de cette maison-là?
- M. LIZOTTE: Des signaux routiers et des plaques.
- M. MAILLOUX: Est-ce que la signalisation routière est achetée par appel d'offres?
- M. LIZOTTE: Je ne le sais pas, je le pense.
- M. MAILLOUX: Mais il y a si peu de concurrence que seulement deux industriels dans la province s'occupent de plaques automobiles ou de signalisation routière?
- M. LIZOTTE: Avant que St. Lawrence n'intervienne, il n'y en avait qu'un. Quand St. Lawrence est intervenue, je pense qu'il y en a eu 14 ou 15 qui ont offert des prix. Il y en avait cinq qui étaient les plus bas offrants, alors nous avons pris celui qui était le plus haut des cinq derniers.
- M. SAINT-GERMAIN: M. le Président, la compagnie qui fait ces plaques-là est en affaires depuis combien d'années?
- M. LIZOTTE: Depuis 1922.
- M. LAVOIE (Laval): Est-ce que cette compagnie-là les a faites, avant 1960?
- M. LIZOTTE: Oui.
- M. LAVOIE (Laval): Sans offre de prix.
- M. LIZOTTE: A ce moment-là, je ne sais pas si elle l'a fait.
- M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre se rappelle la variante qu'il y a eue dans les prix, depuis la date dont on a parlé, 1960 ou 1961, la variante d'une année à l'autre? Est-ce que son officier pourrait lui dire qu'elle est la variante des prix?
- M. LIZOTTE: Il n'y en a jamais eu de prix.
- M. MAILLOUX: Non, mais les prix qu'on a payés.
- M. BLANK: Cela était de \$0.29, de 1960 à 1966. Et en 1967, c'est \$0.29 aussi chez Morin. Le métal est-il de la même épaisseur?
- M. LIZOTTE: Absolument.
- M. BLANK: Et la compagnie St. Lawrence n'a pas fait d'objection, quand vous lui avez enlevé le contrat?
- M. LIZOTTE: C'est évident qu'elle a fait les mêmes objections que M. Morin avait faites quand, en 1960, sans raison aucune, on le lui avait enlevé.
- M. BLANK: Elle n'a pas offert de faire le contrat à un autre prix, \$0.27 ou \$0.28?
- M. LIZOTTE: Non.
- M. BLANK: Elle exige seulement le même prix que Morin?
- M. LIZOTTE: J'imagine qu'à l'heure actuelle si nous demandions des soumissions, M. Morin serait le plus bas soumissionnaire, peut-être de \$0.03 ou \$0.04, avec l'augmentation du prix de l'aluminium.
- M. LAVOIE (Laval): Vous ne croyez pas

que vous devriez en demander, si vous êtes sûr que Morin serait le plus bas? Ce que je trouve bizarre, c'est que pour des achats de \$1,000 ou \$2,000 du gouvernement, on passe par un système établi qui s'appelle le service des achats. Et que pour un achat de \$600,000 on ne procède à aucun appel d'offres.

M. LIZOTTE: Cela a été bizarre de 1961 à 1966, avec le parti auquel vous appartenez, parce qu'il a fait la même chose.

M. LAVOIE (Laval): Non, mais je crois que nous étudions les crédits a c t u e l s . Il n'est pas question aujourd'hui d'étudier les crédits de 62/63.

M. LIZOTTE: Ceux qui relisent le passé, ce sont des gens qui n'ont pas d'avenir.

M. LAVOIE (Laval): Vous trouvez cela tout à fait naturel qu'il n'y ait pas d'appel d'offres?

M. LIZOTTE: Je trouve cela naturel comme vous l'avez trouvé vous-mêmes.

M. LAVOIE (Laval): Dans ce cas-là, est-ce que vous allez proposer au cabinet des ministres d'abolir le service des achats, s'il n'a pas d'utilité?

M. LIZOTTE: Je ne le proposerai pas à cet article-là.

M. LAVOIE (Laval): A d'autres articles?

M. LIZOTTE: D'autres articles.

M. MAILLOUX: Est-ce que le service des achats, tel que constitué aujourd'hui, existait en 60/61, date dont a parlé le ministre tantôt?

M. LIZOTTE: Il est mieux constitué aujourd'hui, parce qu'il est amélioré.

M. MAILLOUX: Oui, d'accord, mais...

M. LIZOTTE: Parce qu'en 60/61, c'était un d é b u t . Il s'est amélioré de 1961 à 1966 et nous continuons de l'améliorer.

M. MAILLOUX: Ce que je veux savoir, c'est si dans la période de 60/61, période durant laquelle je n'étais pas dans le parlement, est-ce que le gouvernement à ce moment-là procédait déjà par voie d'appel d'offres dans la majeure partie des cas?

M. LIZOTTE: Je ne peux pas vous le dire, parce que de 1960 à 1962, je n'étais pas là non plus.

M. MAILLOUX: Nous étions face à face.

M. SAINT-GERMAIN: Nous sommes dans une étape de restriction monétaire et où les budgets sont coupés, en vue de faire des économies, est-ce que le ministre ne croit pas qu'en demandant des offres à ce sujet-là, il aurait pu épargner quelques milliers de dollars qu'il aurait pu, dans son budget, octroyer à d'autres fins?

M. LIZOTTE: Vous me demandez mon opinion? Mon opinion, c'est non. S'il y avait eu \$1 à épargner, je l'aurais fait.

M. PLAMONDON: M. le Président, si vous me permettez de passer une remarque, il me semble que, malgré tout, quand nous regardons le prix qui a été payé depuis 1961, il me semble que depuis 1961, c'est très rare que le prix des biens qu'on achète soit demeuré stationnaire. Au contraire, le coût de production, le coût des salaires a augmenté. Je pense qu'il y aurait peut-être plutôt risque que nous payons plus cher demain matin, si nous allions comme cela. Parce qu'en fait le prix est resté le même depuis 1961, d'autant plus que ce n'est pas un bien qui se produit en très grande quantité, il y a un seul acheteur.

M. BLANK: Oui, mais chaque année, le nombre de plaques augmente. Cela coûte moins cher pour produire chaque unité.

M. PLAMONDON: Le coût de production augmente à cause des salaires, à cause des frais fixes, etc.

M. BLANK: Lorsque l'on produit plus, cela coûte moins par unité.

M. SAINT-GERMAIN: Mais de toute façon, M. le Président, quels que soient les prix antécédents, ces prix ne sont pas sacrés, surtout si cela a été fait sans appel d'offres. Ce n'est pas parce que les choses ont été mal faites dans le passé qu'on doit continuer la même politique.

M. LIZOTTE: J'ai trouvé que c'était bien fait. J'ai imité cela. Si cela avait été mal fait, je ne l'aurais pas imité.

M. SAINT-GERMAIN: Il est absolument évident que cela convient très bien au ministre, puisqu'il a gardé la même politique, il est évident que cela fait son affaire.

M. LIZOTTE: Je prends ce qu'il y a de bon dans la politique du parti libéral.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre pourrait me dire de quelle couleur vont être les plaques en 1969?

M. LIZOTTE: Blanches et noires.

M. VAILLANCOURT: Blanches et noires?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Les chiffres blancs sur fond noir?

M. LIZOTTE: Non, le fond blanc et les chiffres noirs.

M. SAINT-GERMAIN: M. le Président, pour répondre au député qui disait que c'est un des rares articles dont le prix n'a pas augmenté dans ces années d'inflation, cela peut être simplement une preuve aussi que les plaques ont été, d'une façon continue, payées trop cher et que même les producteurs peuvent diminuer leur marge de profit tout en faisant face au coût d'augmentation de la vie.

Peut-être aussi que, techniquement, les moyens de production ont été améliorés à un tel point qu'on peut même fabriquer un produit aussi spécialisé, à meilleur marché que précédemment.

M. LIZOTTE: Je respecte votre opinion.

UNE VOIX: Mais êtes-vous en faveur des appels d'offres?

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Article 10: Comité médical pour étudier la demande des handicapés.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je m'excuse, quelle est la raison des \$1,000, de moins? Est-ce qu'il y a moins d'handicapés?

M. LIZOTTE: C'est parce que la première année, nous avons fait une estimation approximative et puis nous arrivons à ce montant-là et c'est suffisant pour couvrir les frais.

UNE VOIX: Adopté.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre pourrait nous dire comment est composé le comité médical pour étudier les handicapés?

M. LIZOTTE: Le comité médical est composé de cinq médecins. Vous avez des médecins de toutes les disciplines; vous avez un ophtalmologiste. Vous avez d'abord un directeur médical qui est attaché au bureau des véhicules automobiles. Autrefois, les certificats médicaux arrivaient entre les mains du directeur médical qui n'était pas médecin et ça passait entre les mains de tout le personnel, de sorte que le secret professionnel n'était pas sauvegardé. Alors, nous avons nommé le Dr Charles Angers, qui a été nommé directeur médical attaché au bureau des véhicules automobiles. A ce moment-là, tous les certificats médicaux lui arrivent. Il en fait l'analyse. Ceux dont il pense pouvoir disposer, il en dispose. Il compile les autres en dossiers individuels pour chacun des spécialités, par exemple. Nous avons un médecin orthopédiste, le Dr Daigle; nous avons un médecin en médecine générale, chirurgien, le Dr Chassé; nous avons un ophtalmologiste, le Dr Jacques Audette; nous avons le Dr Armand Rioux, qui est le président, qui est le médecin de médecine générale. C'est à peu près tout.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que ce comité se réunit fréquemment?

M. LIZOTTE: Oui. Il se réunit actuellement trois ou quatre fois par mois. Ces médecins ont eu 1,725 dossiers acceptés en médecine interne, 87 rejetés; en ophtalmologie, 634 dossiers acceptés et 14 dossiers rejetés; en orthopédie, 1,280 dossiers acceptés et 16 dossiers rejetés; et en psychiatrie, 317 dossiers acceptés et 77 dossiers rejetés. En psychiatrie, ce sont surtout des cas d'épilepsie.

M. VAILLANCOURT: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.

M. SAINT-GERMAIN: Est-ce que ces médecins sont payés au taux horaire?

M. LIZOTTE: Ils sont payés tant de la séance, ils sont payés par séance.

M. SAINT-GERMAIN: Est-ce que le ministre a pensé faire appel aux optométristes, au point de vue visuel, pour ces services-là?

M. LIZOTTE: Oui, dans nos formules, nous

avons un article spécial pour les optométristes et leurs certificats sont acceptés au bureau des véhicules automobiles.

M. SAINT-GERMAIN: Mais au niveau du comité médical, vous n'avez pas pensé à faire appel...

M. LIZOTTE: C'est un comité médical, alors nécessairement nous avons pris un ophtalmologiste qui connaît les maladies de l'oeil. D'ailleurs, j'ai de bons amis chez les optométristes, c'est-à-dire, eux, c'est sur l'acuité visuelle, la capacité de l'oeil. Alors, même si nous avons au comité un certificat d'un optométriste, est-ce qu'il peut étudier l'incidence? Par exemple, on a eu des cas de rétinite, une inflammation de la rétine, qui ont passé devant l'ophtalmologiste. Celui-ci a dit au bonhomme: Ecoute, tu fais une rétinite, c'est pour ça que tu ne vois pas clair ou pratiquement pas de l'oeil gauche. Alors, tu vas aller trouver un médecin en neurologie, parce qu'il y a certainement quelque chose qui ne va pas du côté de tes reins. Alors, il y est allé. Il ne s'était jamais occupé de ça, il ne s'était jamais senti de douleur là. Il y est allé et puis, à la fin, il a été obligé de faire enlever un rein qui était défectueux. Alors, c'est pratiquement un service à leur rendre que d'avoir un ophtalmologiste.

Maintenant, les optométristes sont satisfaits de la façon dont nous les avons traités. Les gens qui ont des examens de la vue à passer vont chez les optométristes et nous acceptons leur certificat. Je pense que c'est juste.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 11.

M. LIZOTTE: Avant l'article 11, hier, j'ai fait une réponse au député de Marguerite-Bourgeoys, qui me demandait si M. Baril, qui est aux données électroniques à l'heure actuelle, à l'informatique, allait remplacer M. Baribeau comme directeur des véhicules automobiles. J'ai dit non, parce qu'actuellement j'ai un projet qui va se réaliser d'ici quelque temps, de façon que tout ce qui regarde le code de la route soit administré par un directeur des véhicules automobiles qui serait, à mon point de vue, un avocat, parce qu'il s'agit de questions légales.

Tandis que le reste, là où il s'agit d'administration, j'ai pensé que M. Baril, qui avait une maîtrise en administration — d'ailleurs il est arrivé premier de son groupe lorsqu'il a passé ses examens et je l'en félicite publiquement — il serait le directeur de l'administration de cette partie du bureau des véhicules au-

tomobiles. Je pense que, de cette façon, il y aurait plus d'ordre...

M. VAILLANCOURT: Au point de vue informatique.

M. LIZOTTE: Oui et chacun sera à la place qu'il doit occuper.

M. TREMBLAY (Bourassa): M. Emmanuel Boutin, agent de gestion financière, est-il à Montréal ou à Québec?

M. LIZOTTE: Il est à la Régie des transports à Québec.

M. VAILLANCOURT: Vous dites que M. Baril sera directeur de quoi?

M. LIZOTTE: D'administration.

M. VAILLANCOURT: De tout le bureau des véhicules automobiles?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Quel est celui qui va remplacer M. Baril?

M. LIZOTTE: Il y a beaucoup de candidats?

M. VAILLANCOURT: Ce n'est pas encore décidé?

M. LIZOTTE: Ce n'est pas moi qui le choisirai, ce sera le premier ministre. Je vais lui laisser cela. Le premier ministre va durer toujours et moi, je ne durerai peut-être pas longtemps.

M. VAILLANCOURT: Quand vous attendez-vous de vous en aller au fédéral?

M. LIZOTTE: Cela dépend, je vais regarder cela la semaine prochaine.

M. LAVOIE (Laval): Est-ce que vous avez l'intention de démissionner?

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est drôle, moi j'ai peur que vous soyez là plus longtemps que lui.

M. LAVOIE (Laval): Parce que vous avez déjà démissionné une fois.

M. LIZOTTE: Oui, cela a paru. Cela a donné une chance à quelques-uns d'entre vous d'être ministres.

M. LE PRESIDENT: Article U, adopté?

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est drôle, j'ai peur que vous soyez là plus longtemps que le premier ministre.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 5: Service de l'informatique.

Article 1: Traitements.

M. LIZOTTE: Ne me faites pas tromper, vous.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre voudrait nous expliquer un peu le rouage de ce service-là?

M. LIZOTTE: Je vais regarder mon cahier et je vais vous dire cela.

M. LAVOIE (Laval): Qu'est-ce que cela a l'air au fédéral?

M. MAILLOUX: Le dimanche, cela n'arrête pas.

M. TREMBLAY (Bourassa): Qu'il se présente libéral à la prochaine élection.

M. LIZOTTE: Pendant l'exercice financier 67/68, le service a dû acquérir un deuxième ordinateur, afin de faire face à l'augmentation considérable des travaux à effectuer. C'est peut-être un préambule qui est lourd un peu, mais je vais tomber vite dans la réponse que vous demandez. Le nombre d'heures d'utilisation par ordinateur est de 350 en moyenne par mois. Pour atteindre un taux de production aussi élevé, les équipes d'opérateurs ont dû travailler en moyenne 576 heures par mois, 6 journées de 24 heures par semaine, afin d'alimenter les deux ordinateurs. Quand il y avait un opérateur de perforatrice, on a perforé et vérifié 14 millions de cartes et 3,800,000 formulaires, pour le renouvellement des permis de conduire et des plaques d'immatriculation. Alors leur rôle, c'est surtout cela: travailler sur du matériel pour renouveler les permis de conduire et sortir les plaques d'immatriculation.

M. VAILLANCOURT: Les enregistrements.

M. LIZOTTE: Maintenant, le directeur du service de l'informatique, c'est M. Raymond Lemay, un spécialiste qui a travaillé nuit et jour pour tâcher de mettre notre affaire en marche, comme je l'ai dit hier, pour tâcher d'arriver non seulement à temps, mais un mois avant le temps.

La division des permis de conduire: Le fichier magnétique des détenteurs de permis de conduire contient actuellement 2 millions de dossiers qui sont mis à jour trois fois par semaine — c'est une partie de leur travail — et avec lesquels les transactions suivantes sont effectuées; Impression mensuelle des avis de renouvellement pour les permis qui doivent être effectués le mois suivant, impression trois fois par semaine des permis de conduire sur réception des avis de renouvellement.

Il y a aussi l'émission de nouveaux permis de conduire à la suite d'examens; les impressions et les duplicata de permis; l'administration des suspensions et des levées de suspension; les mises à jour des adresses sur réception des avis de changement et l'administration des opérations servant à retrouver le nom ou l'adresse d'individus recherchés par le ministère de la Justice, le ministère de l'Éducation ou différents organismes ou compagnies autorisées.

A la division de l'immatriculation des véhicules le fichier magnétique d'immatriculation des véhicules automobiles contient 1,800,000 dossiers qui, eux, sont mis à jour également trois fois par semaine et avec lequel les transactions suivantes sont effectuées: l'impression annuelle de 1,800,000 avis de renouvellement des plaques; impression de certificats d'immatriculation pour les propriétaires qui renouvelent leurs plaques par la poste; les Impressions des duplicata pour ceux qui en désirent; traitement des renouvellements effectués par quelque 225 bureaux d'émission du ministère; traitement des transactions de ventes et d'achats effectuées par les 2,500 commerçants de véhicules du Québec; l'administration des suspensions de plaques d'immatriculation pour des causes accidentelles; mise à jour des adresses sur réception des avis de changement; administration des opérations servant à fournir les renseignements demandés par téléscripateur ou par la poste à tous les corps policiers; l'interrogation magnétique pour retracer les véhicules volés selon les informations reçues de la Sûreté provinciale; l'interrogation des dossiers magnétiques pour retracer les dossiers des propriétaires de véhicules impliqués dans des accidents graves, délits de fuite ou tous autres cas considérés comme graves par les corps policiers du ministère de la Justice.

Enfin, mise à jour des dossiers des commerçants de véhicules, opérant dans la province, pour contrôler les versements de taxe de vente que ces derniers doivent effectuer mensuellement au ministère. Mise à jour et administration des dossiers servant à l'émission des permis de la régie pour les véhicu-

les assujettis à la loi de la Régie des transports. Au service du personnel, également, ce service sert à l'enregistrement des heures d'entrée et de sortie, à la compilation des retards, congés de maladie, vacances, congés spéciaux pour chacun des employés, calcul du temps supplémentaire et l'administration générale des budgets de traitements des différents services du ministère.

Maintenant, un coup d'oeil sur l'avenir. Au cours du prochain exercice fiscal, le service mettra au point un système qui permettra de relier en direct l'ordinateur, le réseau de télécommunications de la Sûreté provinciale et des autres corps policiers qui le désireront. Ceci permettra aux policiers qui sont sur la route d'avoir un accès immédiat à tous les dossiers magnétiques en se servant de leur radio-téléphone. Les réponses seront instantanées de sorte que les vérifications des permis et certificats pourront être effectués sur les lieux. Les autres divisions de la Sûreté provinciale ainsi que le service du code de la route du ministère de la Justice auront également accès aux dossiers avec les mêmes commodités. Le coup d'oeil sur l'avenir, c'est avec le budget supplémentaire si nous l'avons.

M. VAILLANCOURT: Ce n'est pas inclus dans le budget actuel.

M. LIZOTTE: Ce n'est pas inclus dans le budget actuel.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. VAILLANCOURT: Pensez-vous que vous allez être bon pour obtenir votre budget supplémentaire pour mettre en application cette dernière...

M. LIZOTTE: Vous me tentez là!

M. TREMBLAY (Bourassa): On peut vous demander ça parce que je vois que vous avez un des seuls budgets qui ont été augmentés, disons, dans ceux de l'ordre de \$13 millions, \$14 millions ou \$15 millions. Je vois que votre budget est augmenté cette année, vous pourrez peut-être continuer...

M. LIZOTTE: Je ne négligerai pas...

M. LE PRESIDENT: Article 1, adopté? Adopté. Article 2, adopté. Article 3?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Frais de bureau. Ar-

ticle 4: Matériel, articles de bureau, impressions et abonnements, achats et loyers d'équipement. Adopté?

M. VAILLANCOURT: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 5: Automobiles, entretien et opération.

M. VAILLANCOURT: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 6: Autres dépenses.

M. VAILLANCOURT: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Sécurité routière, poste 6, article 1. Traitements.

M. BLANK: Le ministre a dit que parfois on a des employés pour lesquels on essaie de trouver des postes plus importants que les autres et qu'on écarte ceux touchant les inspections. On a trouvé que c'était peut-être important mais pas aussi important que certaines autres. Moi, je trouve que la partie la plus importante dans tout le budget du ministère, c'est la sécurité routière, c'est par elle qu'on peut sauver les vies.

M. LIZOTTE: C'est là-dessus que j'ai insisté quand j'ai fait l'exposé général et puis j'ai eu des reproches.

M. BLANK: Ici on perd douze employés au moins, de 60 à 48. Cela veut dire qu'au lieu d'avoir plus de surveillance sur les routes de la province on va en avoir moins.

M. LIZOTTE: Bien voici, ce ne sont pas précisément les membres qui font partie de notre ministère qui font la surveillance, ce sont les membres de la police provinciale qui font la surveillance sur la route.

M. BLANK: Je parle en général là. A l'article 9, les postes mobiles pour les inspections de véhicules; on a eu cette année, devant les cours, des causes de « man slaughter » qui n'étaient pas dues tellement à la faute des individus mêmes comme à celle des véhicules qu'on a trouvés dans toutes sortes de mauvaises conditions, sans freins, sans lumières. Mais, si on dépensait un peu plus d'argent pour avoir plus d'employés affectés à la surveillance des propriétaires de ces véhicules défectueux, on aurait moins d'accidents de cette nature.

M. LIZOTTE: Jusqu'à aujourd'hui il n'y avait pas d'obligation pour les automobilistes. A l'heure actuelle, ils sont obligés de passer sur nos rampes d'inspection.

M. BLANK: Mais je pense qu'on doit en avoir plus.

M. LIZOTTE: Quand un officier de police lui dit: Tu vas aller faire inspecter ton véhicule, là c'est obligatoire. Avant ça, c'était volontaire.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce qu'il y a encore des cours d'éducation en sécurité routière?

M. LIZOTTE: Oui. Du 1er janvier au 31 décembre 1967, au niveau scolaire, par exemple, 72 cours ont été donnés dans 52 écoles. Il y a eu 37 cours au niveau commercial dans 13 écoles et 9 cours dans 5 associations. Cela, c'est au niveau des jeunes de 16 ans seulement.

M. BLANK: Pensez-vous encore instituer le système des points ou de démerite dans la province, pour les gens qui ont été trouvés coupables d'infractions?

M. LIZOTTE: Ce projet est étudié de façon sérieuse mais, apparemment, son application serait assez difficile.

M. BLANK: Je pense pourtant qu'en Colombie-Britannique on parle de ne donner aucune amende à ce genre d'infraction mais, d'instituer un système de mauvais points, selon lequel après un tel nombre, les conducteurs perdraient leur permis. Il semble que dans cette province on ne soit pas tellement intéressé à percevoir des amendes pour les villes ou les villages mais qu'on y considère le but de la sécurité routière comme étant celui de forcer les automobilistes qui ne peuvent pas conduire ou qui n'ont pas l'esprit civique à remettre leur permis.

M. LIZOTTE: D'après nos statistiques, je pense, comme tout le monde, que la grande cause de nos accidents c'est la conduite en état d'ébriété ou avec des facultés affaiblies. Or l'adoption de l'ivressomètre, qui ne devrait pas tarder, va réduire, j'imagine, comme en Angleterre, nos accidents dans une proportion de 50% à 60%.

M. BLANK: Mais une grande partie des accidents sont causés par de jeunes conduc-

teurs qui prennent des risques avec les lumières rouges, les signes d'arrêt obligatoire ou des imprudences du genre. Et avec un système de démerite, ils perdront leur permis pour un an ou deux ans. Pas nécessairement après un accident, mais avant d'en provoquer.

M. PEARSON: La politique générale du ministère au niveau de cette étude, est d'essayer d'uniformiser le plus possible à travers la province. Il y a des choses que je ne comprends pas. Par exemple, à certains endroits, quelqu'un va dépasser de deux ou trois milles la limite de vitesse permise et va se faire imposer une amende de \$50 qui n'est que de \$10 ailleurs. Le billet de stationnement coûte \$2 à certains endroits. Tout cela est aux initiatives des municipalités. J'ai même vu près de Montréal, une rue centrale où on a installé un système de feux rouges et tous les policiers de l'endroit se tiennent là.

M. LIZOTTE: Actuellement, la politique du ministère est simple. On a des amendements au code de la route qui sont soumis au comité de la législation qui, je l'espère, seront acceptés. Il y a en a un nombre assez considérable. Par exemple, la limitation des vitesses dans les villages. Vous entrez dans un village, par exemple, à l'Islet, la vitesse est limitée à 20 milles; à Saint-Jean Port-Joli, quatre milles plus loin, la vitesse est limitée à 30 milles. Si vous tombez à Saint-Roch-des-Aulnaies, la vitesse est limitée à 15 milles à l'heure. Quelqu'un part, il entre à 30 milles à l'heure dans une place, il dit; Les villages, par ici, c'est 30 milles. La première chose qu'il sait, il est rendu à l'autre bout et puis il est à 15 milles et 20 milles. Alors, on fait des infractions à ces gens-là et ça devient une nuisance. Tandis que si nous avons une uniformité dans tous les villages de la province de Québec pour nos vitesses, je pense qu'à partir de ce moment-là nous aurons quelque chose de bien planifié.

M. PEARSON: Est-ce que le ministère, justement, le gouvernement a autorité d'une certaine façon sur les municipalités? Est-ce qu'il ne peut pas, d'autorité, faire corriger certaines de ces situations-là? Il y a des endroits où il y a tellement de panneaux-réclame qu'on ne voit rien. Il y a un signal qui est caché quelque part en arrière de tout ça. Il me semble que le ministère pourrait envoyer des inspecteurs.

M. LIZOTTE: J'ai eu ces remarques-là non seulement ici mais je les ai eues ailleurs.

Je les ai transmises au ministère de la Voirie, parce que ça relève du ministère de la Voirie, et j'insiste là-dessus. J'ai eu des résolutions de chambres de commerce et vous savez que toutes ces résolutions de sécurité routière, ça arrive dans une proportion de 90% à nos bureaux puis nous sommes obligés de les transmettre au ministère de la Voirie, parce que ça relève de ce ministère.

M. TREMBLAY (Bourassa): M. le Président, ce que je trouve étrange, ici, nous avons moins d'accidents, je crois, que l'an dernier, moins de pertes de vie qu'avant. D'ailleurs, nos routes sont meilleures, quoique nous ayons des nouvelles routes. Ce que je trouve, c'est que la sécurité, soit pour nos jeunes et toutes les personnes de la province, et que nous voyons, de 1960 à 1968 et le budget de \$295,500 à \$253,600. Je trouve que sur le point de la sécurité, je ne le sais pas, M. le Ministre, mais il me semble que vous n'auriez pas dû accepter une baisse sur ce côté-là.

M. LIZOTTE: J'ai eu la même remarque l'an dernier, du député de Marguerite-Bourgeoys, qui disait: Écoutez un peu, vous n'augmentez pas votre personnel et avec l'Expo il va y avoir des milliers et des milliers d'automobiles de plus sur les routes. A ce moment-là, j'imagine que ce n'est peut-être pas tellement le nombre, mais la façon dont ils sont dirigés.

UNE VOIX: C'est ça.

M. LIZOTTE: On peut avoir une armée de 100,000 hommes qui va perdre une bataille quand une armée de 50,000 hommes bien disciplinés va la gagner.

M. TREMBLAY (Bourassa): Ce n'est pas

ça, c'est parce que moi, je trouve qu'à un moment donné, comme l'an dernier, vous avez dit que vous étiez pour donner des cours aux jeunes de 16 ans...

M. LIZOTTE: Oui.

M. TREMBLAY (Bourassa): Personnellement, je trouve cela indispensable.

M. LIZOTTE: Oui.

M. TREMBLAY (Bourassa): Là, cela fait partie de votre système de sécurité, de donner des cours partout dans la province, j'imagine, dans tous les coins où on a accès et on baisse votre budget de \$295,000 à \$253,000.

M. LE PRÉSIDENT: Messieurs, il est six heures et nous allons ajourner le comité à une prochaine séance.

M. LIZOTTE: Les cours dans les écoles — je vais terminer cette réponse-là, si vous me le permettez — sont donnés par le ministère de l'Éducation. Pendant l'été ils sont dispensés par les fonctionnaires du ministère.

M. VAILLANCOURT: Cela va aller vers trois heures et demie, probablement, ou quatre heures. On ne siège pas demain avant-midi. La Chambre siège à trois heures.

M. THEORET: Le comité des bills privés demain matin, ici.

M. VAILLANCOURT: Cela va aller à trois heures.

M. LIZOTTE: Cela va aller à trois heures.

(18 h 2)

Séance du 6 juin 1968

(Seize heures quarante et une minute)

M. LE PRESIDENT: (M. D'Anjou): A l'ordre!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ici, M. le Président, j'aurais une question à poser au ministre. Je voudrais savoir sur quel poste budgétaire nous devons discuter les amendements au code de la route? Dans quel article du poste budgétaire 6?

M. LIZOTTE: N'avait-on pas commencé la discussion sur la sécurité routière?

M. LE PRESIDENT: Oui, on l'avait commencée.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On me dit qu'il n'y a pas encore d'article d'adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 1 est adopté.

UNE VOIX: Un est accepté.

M. LE PRESIDENT: Nous sommes rendus à l'article 2: Frais de voyage.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Y aurait-il possibilité que vous me disiez sous quel article vous aimeriez que l'on discute des amendements au code la route?

M. LIZOTTE: Je laisse cela à votre discrétion. Je n'ai pas d'objection à ce que les discussions portent sur n'importe quel article.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Auriez-vous objection à ce que je le lasse maintenant parce que j'ai des engagements en dehors, ce soir.

M. LIZOTTE: Du tout.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On en a déjà parlé, donc, je ne répéterai pas ce que j'ai déjà dit sur la sécurité routière. Je trouve que dans ce domaine il n'y a pas suffisamment de contrainte émanant des gouvernements. Et là, ce que je dis s'applique aussi bien au gouvernement provincial qu'au gouvernement fédéral.

Il me semble que la contrainte est une chose nécessaire en l'occurrence. Si l'on considère le nombre d'accidents d'automobiles que nous avons tous les ans au Québec, environ 125,000 ou 150,000, et qu'on multiplie ces chiffres par deux ans, nous obtenons un quart de million d'accidents r o u t i e r s . Il me semble — par con-

séquent c'est vrai que les Canadiens, les Québécois en particulier, aiment bien leur liberté et n'aiment pas qu'on agisse contre cette liberté — il me semble, dis-je, qu'un genre de contrainte devient nécessaire, particulièrement au Québec, à cause des accidents quise multiplient et des blessures corporelles, des dommages à la propriété, plus ou moins graves selon le cas, qui en résultent.

J'aimerais donc faire ici quelques suggestions. Le ministre me semble-t-il, a parlé au début de la discussion de ses crédits, de différents projets dont, par exemple, un examen volontaire. Là, il n'y a rien d'obligatoire. Il faudrait donc songer sérieusement à amener des mesures obligatoires dans le domaine de la sécurité routière. Et j'aimerais voir, certaines mesures apportées soit par statuts soit par amendement au code de la route. Je me permettrai d'ailleurs de faire quelques suggestions.

Les voici: Premièrement, que l'on emploie des ceintures de sécurité dans les voitures, dans tous les véhicules, que cela soit dans les autobus scolaires... particulièrement les autobus scolaires, justement, où des jeunes voyagent.

Deuxièmement, l'emploi de casques de sécurité chez les conducteurs de motocyclettes et de scooter, si ce n'est pas déjà obligatoire. Je sais qu'il y a certaines provinces où ça ne l'est pas et je crains qu'au Québec, ça ne soit pas obligatoire encore.

Troisièmement, le test de dosage de l'alcool chez les automobilistes ou l'utilisation de l'ivressomètre. Nous savons que ça existe en Saskatchewan. Ici, pour suppléer au code criminel qui ne permet pas en toutes lettres l'utilisation de l'ivressomètre, je trouve qu'on a trouvé un moyen assez astucieux d'amener l'utilisation de l'ivressomètre en Saskatchewan. Cela devient un acte administratif. Le policier provincial arrête la personne qui est soupçonnée d'avoir pris de l'alcool, lui demande si elle est prête à subir le test et là, si la personne refuse, le policier lui enlève son permis, c'est un acte administratif. Mais ça arrive à une fin semblable pour l'utilisation de l'ivressomètre comme si c'était permis par le code criminel. En attendant que ce soit permis, je pense qu'Ottawa travaille présentement à apporter des amendements au code criminel, à la demande d'ailleurs du Barreau canadien et de diverses autres associations. En attendant que ça soit apporté dans notre code criminel, il me semble qu'il y aurait moyen d'utiliser le moyen astucieux qu'a utilisé la Saskatchewan et qui a d'ailleurs donné d'excellents résultats.

Quatrièmement, je suggérerais des vérifications périodiques des voitures, des vérifications

obligatoires et non pas volontaires.

Cinquièmement, l'utilisation de plaques d'immatriculation réfléchissantes, si c'était possible, au point de vue budgétaire.

Sixièmement, l'utilisation d'un panneau triangulaire, plein, d'un pied de haut et de couleur jaune-orange, fluorescent encore une fois, placé sur tout véhicule qui roule à moins de 25 milles à l'heure sur les routes provinciales. C'est une loi qui vient d'être adoptée en Alberta par le gouvernement de cette province. Apparemment, on dit que les résultats sont extraordinaires, parce qu'on sait qu'il y a des véhicules lourds ou des tracteurs et d'autres genres de véhicules sur nos routes, qui seraient avantageusement reconnus s'ils utilisaient ce panneau triangulaire.

Enfin, une dernière recommandation. Exiger que toutes les voitures neuves, vendues dans la province, doivent porter sur le côté gauche un miroir permettant au conducteur de bien voir la route à l'arrière gauche et cela en plus du rétroviseur normal. Cela, c'est une autre des lois qui viennent d'être adoptées au Manitoba. Je pense que c'est excellent.

Si on voulait faire du zèle — et je pense que cela serait dans l'idéal — en plus, lorsqu'une voiture est vendue, que le vendeur donne un certificat à l'acheteur prouvant que la voiture est en bon état et enfin qu'elle est en état d'être utilisée. Cela, c'est ma dernière suggestion.

Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui ont des suggestions?

M. PEARSON: J'avais pratiquement la même chose.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, je m'excuse d'avoir « stolen your line ».

M. PEARSON: La dernière recommandation qui vient d'être faite est d'obliger le vendeur justement à décrire l'état exact de sa voiture lorsqu'il la vend. Vous venez de le mentionner. Il y en a une autre aussi. Il y a des fourrières municipales dans certaines municipalités où l'on ramasse là, à peu près tout ce qui devrait normalement aller au rebut et être détruit. Certains mécaniciens raffistolent les voitures juste pour dire qu'elles peuvent tenir la route à peine quelques jours et finalement ce sont des jeunes qui sont les plus portés à acheter ces voitures-là. Ils n'ont rien à perdre, ils paient à peu près \$50 à \$75 et ils se promènent dans la rue en tournant les coins de rue à toute vitesse et deviennent un danger public. J'ai l'impression et je recommanderais en tout cas, que pour les fourrières municipales, avant

de faire un encan, au moins qu'ils aient un permis du ministère. Autrement dit, qu'un inspecteur puisse passer et vérifier toutes ces autos, parce que cela n'a pas de sens. On voit des jeunes en plein centre de la ville qui tournent les coins de rues, à toute vitesse. On se dit: Si j'avais cette voiture-là, je ne conduirais pas de cette façon-là, mais quand on se retourne pour regarder l'auto, on se demande comment elle fait pour fonctionner. Alors, il n'y a rien à perdre, qu'il arrive un accident quelconque seulement, c'est dangereux pour le public.

Une autre suggestion, j'ignore si cela a été fait dans les autres provinces. Les compagnies ou les vendeurs d'automobiles chez qui, aujourd'hui on achète une voiture qui coûte de \$3,000 à \$4,000, sont équipées en général de pneus dangereux. Elles ont simplement des deux plis et on inscrit dessus: Four ply rating. Aussitôt que vous faites un petit peu de vitesse avec, 50 ou 60 milles, les pneus gonflent. Si vous faites un long trajet de 200 ou 300 milles, les pneus gonflent. Et on en rencontre tout le long du chemin, des pneus qui ont simplement éclaté. J'ai déjà vu arriver un individu dans un garage qui avait fait à peine 500 milles avec des pneus complètement neufs et les pneus avaient éclaté. Alors, lorsque quelqu'un achète une auto de \$3,000 à \$4,000, si on les obligeait d'équiper cette auto de véritables 4 plis, cela pourrait coûter quoi, sur une automobile neuve, peut-être \$10 ou \$15 de plus, bien quand on est rendu à payer \$4,000, payer \$15 de plus pour avoir la paix quand on conduit, il me semble que c'est le minimum. D'ailleurs la compagnie fait peut-être quelques dollars sur l'auto ou bien par pneu, mais seulement c'est l'individu qui risque sa vie en conduisant une auto semblable.

Il se sent peut-être en sécurité ou il ne le réalise pas. Mais s'il demande un effort spécial à ses pneus, c'est là qu'est le danger.

Une autre chose aussi qui paraît peut-être de moindre importance. Je me demande si on ne devrait pas défendre les silencieux bruyants. Cela a peut-être l'air ridicule de dire cela mais il y a des jeunes qui vont payer des fortunes pour équiper leur auto de silencieux qui font des pétarades aux coins des rues. Des chauffeurs sont là à attendre le feu vert et tout à coup, ils voient passer en trombe à côté d'eux, avec un bruit d'enfer, des voitures équipées justement de ces silencieux bruyants. Je pense bien que la plupart des gens qui ont un certain âge sont contre cela. Les propriétaires de voitures munies de ces silencieux n'impressionnent personne, sauf qu'ils énervent les gens qui sont dans leur entourage.

Je me demande pourquoi on ne défend pas ces choses-là. Je comprends que c'est peut-être

plus difficile sur les motocyclettes, mais au moins sur les automobiles. Ils arrivent à 40 milles à l'heure, à peu près à 200 pieds du coin de la rue, et ils placent leur voiture sur la compression. A ce moment-là tous ceux qui sont autour en souffrent. Il y a assez de bruit dans les villes pour nous énerver sans en fabriquer davantage.

Egalement, une autre chose, c'est la vérification périodique. Si le ministère, à tous les six mois, obligeait l'automobiliste, qui serait à un moment donné susceptible de faire vérifier son auto, ou arrêté par un policier, à avoir au moins une espèce de vérification sur sa voiture. A ce moment-là, je pense que les garagistes embarqueraient dans le mouvement. Eux-mêmes organiseraient un système de vérification. Ils pourraient organiser un système de certificats qu'ils pourraient donner à l'automobiliste, un genre de collants que l'on pourrait placer dans sa voiture. Par exemple: A telle date, l'automobile a été vérifiée, au moins pour les points majeurs, les freins et les choses essentielles.

Autre point. Je pense qu'on devrait — et là dessus également j'appuie Mme Kirkland-Casgrain — être sévère, surtout pour les plus jeunes parce qu'ils sont à l'âge où ils commencent à conduire, à l'âge où ils peuvent prendre des habitudes. Et si c'est impunément qu'ils peuvent manquer à toutes les lois, s'ils peuvent aller à toute vitesse et inquiéter tout le monde sur la route, à ce moment-là ils peuvent prendre de mauvaises habitudes et les conserver. Je ne dis pas qu'il faudrait leur enlever leur permis pour une longue période, mais au moins, les premières fois, être plus sévère que pour un conducteur normal, leur enlever leur permis de conduire peut-être pour un mois, à la deuxième infraction, pour un peu plus longtemps, pour qu'ils se rendent compte par eux-mêmes qu'ils risquent quelque chose à ne pas conduire et à ne pas observer les lois de la sécurité.

Les autres points ont été mentionnés hier et aujourd'hui. Je pense, d'après ce que le ministre a dit, que pour la plupart de ces points-là, vous êtes en train de vérifier le nouveau code de la route. J'aimerais que vous me confirmiez s'il y en a d'autres en plus de ceux que vous avez mentionnés tantôt.

M. LIZOTTE: Je remercie les députés de l'Opposition de leurs suggestions qui ne comportent pas des critiques destructives, mais bien des critiques constructives. J'y répondrai, pas dans l'ordre, mais à tout événement je répondrai pratiquement à tout ce qui a été dit.

Relativement aux examens obligatoires, lorsqu'il est question de contrainte, vous avez des examens obligatoires à l'heure actuelle d'abord

chez les personnes âgées de 70 ans et chez tous les chauffeurs d'autobus d'écoliers, de transport écolier.

Maintenant, relativement aux pneus, à partir du 1er juillet, il y aura uniformisation des pneus dans tout le Canada. Il y a une entente entre toutes les provinces.

Il y a une entente à ce sujet-là dans toutes les provinces. Ce sont des normes établies par la Canadian Standard Association pour des pneus

à sécurité maximum sur tou

neuves. Nous attendons à l'heure actuelle la traduction française officielle des standards, afin de pouvoir passer notre ordre en conseil. Je pense bien que ça répond à la question des pneus.

Lorsqu'il s'agit des encans, nous avons des inspecteurs en assez grand nombre qui courent ces encans et qui retirent un grand nombre d'automobiles qui ne devraient pas circuler sur les routes, comme je le disais à mon collègue tout à l'heure.

Pour le port du casque, j'ai eu des remarques il n'y a pas très longtemps, d'une personne qui me disait qu'au lieu de perdre du temps en sécurité routière, et de demander de porter un casque ou de ne pas le porter: Ce sont des babilles pourquoi ne mettez-vous pas ça de côté? Nous avons dans nos amendements le port du casque obligatoire, mais sur la tête. Autrefois, ils portaient le casque mais ils le portaient accroché en arrière ou à l'un des guidons.

L'ivressomètre, cela a été une des questions sur lesquelles je me suis le plus penché. Je l'ai étudié davantage dans tous les congrès auxquels j'ai eu le plaisir d'assister sur la sécurité routière. L'ivressomètre est également dans nos amendements. Seulement, nos avocats disent que tant que le code criminel ne sera pas changé, nous ne pourrons pas l'appliquer.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est pour ça que j'ai fait la suggestion hier.

M. LIZOTTE: Je serais heureux que nous prenions les mesures nécessaires pour faire la même chose que dans d'autres provinces. J'ai fait la remarque à ce moment-là. Dans d'autres provinces, on l'applique et le code criminel n'est pas changé. Alors j'imagine que le député de Marguerite-Bourgeoys avait tout à l'heure la vraie suggestion; que nous en fassions un acte administratif, quitte peut-être à avoir certaines critiques. Mais il est mieux d'avoir des critiques et sauver des vies, que de passer inaperçu et de voir des cadavres qui jonchent les routes en fin de semaine, à l'année longue, dans la province de Québec comme dans les autres provinces d'ailleurs.

Les vérifications obligatoires, nous avons un comité qui a été formé, qui est allé étudier en Nouvelle-Ecosse où ces choses-là sont faites. Le fait de vérifier un véhicule automobile, cela peut paraître de rien, autour d'une table, mais chez quel garagiste va-t-on le faire vérifier? Actuellement, j'ai déjà suggéré que les garagistes se forment en association ou en corporation, comme les bijoutiers enfin tous les corps de métiers, qu'ils se forment en association et qu'ils aient des normes. Que dans un garage on ait un mécanicien qui aurait son certificat de mécanicien de l'école technique, qu'on ait, par exemple, non seulement des mécaniciens mais quelqu'un qui s'y connaît dans le domaine de l'électricité, pour les ennuis d'électricité dans une automobile, enfin que nous ayons des gens compétents chez les garagistes, qui, eux, se seront formés en association. Je comprends que vous avez un grand nombre de petits garages, de petits postes d'essence. On bâtit une cabane à côté, où on fait le lavage, où on a peut-être un coffre d'outils qui peut coûter \$25 ou \$30, on fait toutes sortes de choses là-dedans. Alors, si l'on fait faire une inspection, nécessairement, celui qui fait faire son inspection dans un garage attitré, reconnu, alors à ce moment-là, est-ce que celui qui a fait l'inspection sera obligé de faire également les réparations, sera tenu de faire les réparations? Alors il sera obligé d'aller dans un autre garage. A ce moment-là également, c'est ce qui se passe en Nouvelle-Ecosse, il y a certains certificats qui sont un peu comme certains certificats de médecins, des certificats de bienveillance.

Les uns peuvent même dire: Tu peux faire encore 100 milles avec ça. Marche donc! Alors, cela représente tous ces embêtements. De sorte que, lorsque nous apporterons une réglementation, que nous étudions à l'heure actuelle, pour faire faire la vérification obligatoire, nous tâcherons d'avoir dans nos règlements tout ce qu'il faut pour éviter que ces gens passent à côté des règlements ou à côté de la loi.

Quant au triangle réflecteur, j'imagine que ce serait une chose à recommander. Nous allons sur les routes, surtout les députés des comtés ruraux savent qu'il y a des voyages de foin qui s'en vont en avant, traînés par un tracteur qui n'a rien à l'arrière. On a des accidents de cette façon tous les ans. Alors, j'imagine que cela devrait être obligatoire. Mais, d'un autre côté, cela représente des embêtements. Vous avez un cultivateur qui se fait frapper par une automobile. Il cause un accident non mortel. Il va y avoir des dommages et les avocats poursuivent rarement pour moins de \$50,000 quand il y a des choses comme ça. Alors, vous avez un

cultivateur qui, du jour au lendemain, alors qu'il doit déjà sa terre au crédit agricole, sera ruiné.

ses jours. Cela ne veut pas dire que c'est un argument contre, mais lorsque nous ferons ce règlement ou cette loi ou cet amendement à la loi, il faudra nécessairement tenir compte des risques que prendront les cultivateurs. Il faudra faire également non seulement la publicité, mais l'éducation de ces gens. A l'heure actuelle, la sécurité routière, c'est une question d'éducation. Quant au miroir sur l'aile gauche, après certains examens, on oblige certains chauffeurs qui ont des défauts de la vue d'avoir ce miroir. J'imagine que cela pourrait servir à tout le monde de façon générale.

M. VAILLANCOURT: Il est obligatoire aujourd'hui, par la loi fédérale.

M. LIZOTTE: Non. Pas sur l'aile gauche.

M. PEARSON: M. le Ministre, tandis que vous parlez des miroirs, cela me fait penser à autre chose. A l'intérieur des automobiles, vous avez souvent seulement un petit miroir qui couvre à peu près seulement une partie de la vitre arrière, si on y ajoutait un pouce ou deux de chaque côté pour couvrir toute la vitre arrière, pour avoir une bonne vue de ce qui se passe en arrière, ce serait de quoi, ça?

M. SAUVAGEAU: Ce n'est pas en arrière qu'il faut regarder, c'est en avant. En arrière, ce n'est pas important. Si tout le monde regardait en avant, il n'y aurait pas de danger.

M. PEARSON: Dans ce cas-là, enlevez les miroirs.

M. LIZOTTE: Relativement aux silencieux, nous avons un amendement à l'heure actuelle qui est projeté. Qui va, je le pense bien, recevoir l'assentiment du député. Maintenant, d'ici quelques mois, tous les ministères, d'ailleurs, tous les ministres ou tous les sous-ministres de tous les ministères se réuniront et nous allons faire un front commun, de façon que tous les ministères participent à la sécurité routière. Que ce ne soit pas simplement l'apanage du ministère des Transports et Communications et du ministère de la Justice, mais du ministère de la Voirie et de tous les autres ministères. Parce que nous sommes d'avis que tous les ministères sont intéressés dans la sécurité routière et chacun, que ce soit au point de vue de l'information, que ce soit au point de vue de l'application, par exemple, dans la signalisation. Vous avez cer-

Il aura un jugement contre lui

tains cas d'accidents où le conducteur n'est pas en faute. Où la route n'est pas en faute non plus, mais où la signalisation est en faute. La signalisation est mal faite. On a fait une signalisation permettant de dépasser où elle ne devrait pas exister. Alors, à l'heure actuelle.

J'imagine que, d'ici quelques mois, nous aurons une réunion de tous les ministres d'abord et nous délèguerons nos officiers de sécurité routière et cette étude devra se faire au niveau de tous les ministères, en vue d'une campagne globale de sécurité routière dans la province de Québec.

J'imagine que j'ai pas mal touché tous les sujets. S'il y en a que j'ai oubliés, vous aurez le droit d'y revenir.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aurais une question additionnelle. Est-ce que le ministre pourrait nous dire si ces amendements au code de la route vont être amenés au cours de la présente année?

M. LIZOTTE: Je ne peux pas dire que tous les amendements que nous avons formulés seront présentés, mais nous allons certainement faire passer les amendements les plus importants. Cela, c'est ce que M. Johnson m'a dit d'ailleurs.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y aurait une autre remarque que j'aurais à formuler. Ce n'est pas une question, c'est plutôt une remarque.

M. BOUDREAU: Voulez-vous me permettre Madame le député de Jacques-Cartier?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Marguerite-Bourgeois! C'a changé.

M. BOUDREAU: Quand vous avez parlé de l'examen obligatoire, tout à l'heure, je suppose que celui qui commet une infraction pour la première, la deuxième et la troisième fois, la loi oblige un examen à ce moment-là pour ravoir son permis?

M. LIZOTTE: Oui.

M. BOUDREAU: Des véhicules, non seulement des conducteurs mais des véhicules.

M. TREMBLAY (Bourassa): Pour les chauffeurs, pas les conducteurs?

M. BOUDREAU: Je pense que ça devrait se faire. Bien souvent l'accident n'est pas dû à la voiture, c'est dû au chauffeur.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Absolument, 90% des cas sont dus à une erreur du chauffeur.

M. BOUDREAU: Alors, si après le premier ou le deuxième accident, il était obligé de passer un examen pour ravoir son permis...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, c'est une suggestion d'ailleurs que j'avais faite l'an dernier et je n'ai pas voulu la répéter cette année. C'est une excellente suggestion. Parce que souvent, les gens sont portés aux « accidents prone » Ceux qui en ont une fois, ils en ont deux, trois ou quatre fois. Il faudrait qu'ils soient traités avec plus de sévérité.

M. BOUDREAU: Bien sûr.

UNE VOIX: M. le Président, ce qui a trait...

M. LIZOTTE: Pour répondre au député de Saint-Sauveur, quand il y a des blessés, quand il y a des morts, nous faisons toujours un rappel et nous leur faisons passer un examen.

M. BOUDREAU: Seulement lorsqu'il y a des blessés et des morts?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, c'est ça.

M. BOUDREAU: Des morts étrangers, mais si celui qui conduit est blessé lui-même, est-ce...

M. LIZOTTE: Il passe un examen.

M. BOUDREAU: Oui, mais je pense que là...

M. LIZOTTE: Vous pensez qu'à chaque accident...

M. BOUDREAU: ... on devrait exiger un examen.

M. SAUVAGEAU: A chaque accident, ça prendrait du monde un petit peu, à part cela...

M. LIZOTTE: A chaque fois que le permis est suspendu, nous demandons un examen aussi. Alors, le permis est suspendu pratiquement dans tous les cas. C'est assez rare qu'un permis ne soit pas suspendu.

M. SAUVAGEAU: M. le Président, vous parliez tout à l'heure des inspections des automobiles, je crois que ça ne devrait pas être le ministère des Transports et Communications

qui devrait faire ça. Il devrait y avoir une loi qui oblige les automobilistes à faire inspecter leurs véhicules dans les garages. Le ministère des Transports et Communications devrait avoir sur la route des inspecteurs qui vérifieraient les voitures pour voir si — il n'est pas nécessaire de faire des sondages de temps en temps sur les grandes routes, pour vérifier s'ils les ont fait faire, non pas leur donner des avis, des amendes, mettre les conducteurs à l'amende et, à part cela, régir par une loi la vente des voitures usagées.

M. LIZOTTE: Vous savez à l'heure actuelle il faut un peu rester sur terre aussi. On vit avec des humains. Admettons que nous passions la loi demain matin. On décide d'imposer l'inspection des automobiles. A Saint-Omer, c'est un « habitant » qui tient le garage. Il lève la voiture, il a un petit cric, il change l'huile, il pose une bougie, ou une affaire du genre. Il va regarder la voiture et va dire: Oui, ça du bon sens ton affaire. Il va remplir la formule puis va la donner à l'automobiliste. Ce sont des organismes sérieux qui doivent effectuer ces inspections. Je l'ai dit tout à l'heure, que les garages se forment en corporation ou en association, qu'ils aient des normes à respecter. Il leur faut d'abord de bons mécaniciens, de bons électriciens, enfin, des gens compétents. A ce moment-là, on pourra leur envoyer des voitures à inspecter. Ce seront des garages licenciés, qui auront un permis, soit de la régie ou du gouvernement, comme on donne des permis à des hôteliers.

A l'heure actuelle, on ne peut pas les envoyer à n'importe quelle place. Il en est des garages comme des hôtels. Vous en avez qui vendent le clair de lune mais si vous voulez être bien servis, vous allez dans des hôtels licenciés, inspectés. Alors, les garages dont je parle là seront inspectés par des officiers du ministère qui veilleront à ce qu'ils remplissent les standards exigés par la réglementation. Et il sera facile de dire: Il faut faire faire une inspection dans les garages.

M. SAUVAGEAU: M. le Président, n'y a-t-il pas moyen d'avoir une formule comprenant les points essentiels que le garagiste devrait vérifier sur la voiture? Il n'y a pas besoin d'être expert pour remplir la formule après avoir vérifié les points essentiels...

M. LIZOTTE: Si on passait ce règlement-là aujourd'hui, cet après-midi...

M. SAUVAGEAU: Oui.

M. LIZOTTE: ... j'imagine qu'une grande partie du public serait exploitée. Vous avez des garages qui n'ont pas grand-chose à faire où l'on vous dirait: Toi, ton char, monsieur, je pense bien, tu fais bien de le faire inspecter, tu te feras tuer. Là, ils vont changer le silencieux, ils vont changer la courroie du radiateur, ils vont tout faire!

M. SAUVAGEAU: Bien, certainement...

M. LIZOTTE: Ah, oui! ça se fait. Ils voient un ministre avec son automobile dans le garage... je n'ai rien, je fais juste mettre de l'huile et de l'essence et je sors de là avec une facture de \$15. En Nouvelle-Ecosse, c'était la difficulté.

M. SAUVAGEAU: On ne parle pas de sécurité routière si on ne peut pas faire inspecter les voitures sur la route. C'est cela la prévention.

M. LIZOTTE: Non. A l'heure actuelle, un officier de police va vous arrêter sur la route et vous dire: Monsieur, allez faire inspecter votre voiture sur la rampe. Vous êtes obligé d'y aller. Ça ne veut donc pas dire...

M. SAUVAGEAU: Si le garage n'est pas bon!

M. LIZOTTE: ... que tout est laissé à la diable mais cela signifie au contraire qu'à l'heure actuelle on a élaboré un embryon d'inspections obligatoires pour les véhicules, inspections faites par des officiers de police, pour des véhicules jugés dangereux, par exemple.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aurais une question, M. le Ministre...

M. LIZOTTE: Si l'un d'eux dit: Monsieur, allez à telle rampe et faites examiner votre voiture... Et il y en a trois rampes à Montréal, deux à Québec, une à Sherbrooke, une à Rimouski, une à Chicoutimi, une à Montmagny.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Sur ce point-là, pourrais-je vous poser une questions?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-il arrivé à votre connaissance ou à celle des officiers de votre ministère un cas où un automobiliste aurait refusé de subir l'examen qu'on lui ordonnait?

M. LIZOTTE: Oui, dans le passé c'était volontaire. Un officier le demandait et il n'avait pas autorité pour l'obliger. Aujourd'hui, c'est obligatoire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Depuis quand, depuis quel mois?

M. LIZOTTE: Cela a commencé cette semaine, lundi. L'arrêté en conseil a été approuvé au mois de mai l'an dernier, me dit-on. Son application a commencé cette semaine.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense alors qu'il serait peut-être bon que le ministère — remarquez, je fais cette suggestion-là — fasse connaître le fait au public en général. Avertis, les gens s'attendent d'être arrêtés» Peut-être même vont-ils prévoir des défauts et voir leur garagiste, au risque, peut-être, comme vous l'avez mentionné de se faire exploiter mais ça arrivera seulement une fois. Ils changeront de garagiste s'ils s'en rendent compte.

Je ne sais pas si le ministre avait terminé, j'aurais eu une autre question.

M. LIZOTTE: Oui, j'ai cru que j'avais terminé, et si j'en ai oublié, vous me le direz.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pas à ma connaissance.

M. BOUDREAU: Vous avez parlé tout à l'heure...

M. LIZOTTE: Il vous enlève toujours la parole et l'on va se plaindre au président.

M. BOUDREAU: Vous avez parlé tout à l'heure de la compétence des garagistes, de celui qui fera la réparation, je ne parle pas d'un membre du service mais de celui qui fait la réparation. Est-ce qu'il n'est pas obligé, par un organisme quelconque, d'avoir une carte de compétence?

M. LIZOTTE: Je n'ai jamais vu cela, moi.

UNE VOIX: C'est-à-dire dans les villes. Je pense qu'à Montréal...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Peut-être que des villes l'exigent, la ville de Montréal et les grandes villes mais les petites ne peuvent pas.

M. SAUVAGEAU: Non, il y a le comité paritaire de l'industrie de l'automobile qui sont obligés d'avoir une carte de compétence.

M. VAILLANCOURT: Cela relève du ministère du Travail.

M. LIZOTTE: On me dit qu'il y a des districts qui sont groupés en association, mais le ministère n'a aucun contrôle sur ces associations, ni sur ces garages. Cela relève du ministère du Travail.

M. VAILLANCOURT: Cela prendrait une entente interministérielle.

M. LIZOTTE: C'est justement là qu'il faut réunir tous les ministères, parce que nous sommes impliqués dans tous les ministères.

M. PEARSON: Mais, M. le Ministre, à ce sujet-là, je pense bien que ce n'est pas votre idée de donner la permission à tous les garages de la province de Québec de faire des inspections. Comme vous le mentionniez tantôt, il y a des cas marginaux, où il vient un tracteur de temps en temps. Mais seulement, dans ces conditions-là, il n'y a pas tellement d'automobiles dans ces coins-là. Au moins pour les villes en général, là où il y a une grande densité d'automobiles, il y a une tendance à l'heure actuelle, dans les grandes compagnies, comme Esso, Shell, à se grouper et à organiser des espèces de cliniques et ils exigent un prix de \$8, et plus et c'est un peu comme un examen pour un individu et ils font cela d'un bout à l'autre.

M. LIZOTTE: A ce moment-là, je pense qu'il va falloir commencer par des régions pilotes et ensuite les multiplier.

M. PEARSON: Et si en même temps, celui qui signe un document semblable se rend compte d'une certaine responsabilité et s'il mentionne. Vos freins sont en parfaite condition il fait 5 milles et il manque de freins, il va y penser deux fois, avant de dire que ses freins sont en bonne condition, l'individu qui signe cela.

M. VAILLANCOURT: C'est un peu semblable à celui qui passe un examen à l'hôpital et le médecin lui dit qu'il est en parfaite santé et parfois, deux jours après, il est mort.

M. PEARSON: Cela peut arriver, seulement s'il se rend compte qu'en signant un document et que cela lui donne six mois d'ennuis, il va y penser deux fois.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Tout à l'heure, le ministre a parlé de l'obligation d'examen des chauffeurs de transport scolaire. Main-

tenant, à ma connaissance, il n'y a pas de loi à cet effet.

M. LIZOTTE: Le directeur du bureau des véhicules peut rappeler à volonté, même si ce n'est pas dans la loi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Justement, moi, je préférerais voir...

M. LIZOTTE: Un article...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... un article qui réglerait la chose et non pas qu'on laisse ça à l'aléa, non pas que je n'ai pas confiance au directeur ou celui qui viendra, à l'avance, mais je préférerais voir cet article soit dans le code, enfin, qu'il y ait un arrêté ministériel, ou qu'il y ait une formule quelconque de choisie pour que ça soit vraiment obligatoire. D'ailleurs, je pense qu'il y a trop d'aléas, qui sont laissés à celui-ci, à celui-là. Comme l'examen obligatoire des personnes de 70 ans et plus. J'ai l'impression que cela aussi c'est de l'aléa. Evidemment, si elles reçoivent un mot du directeur du bureau des véhicules qui leur demande de venir, elles se sentent obligées jusqu'à un point, mais je ne crois pas que ça soit dans nos lois. Alors, cela revient un peu à ce que je disais.

M. LIZOTTE: Pour les personnes âgées, madame, c'est un arrêté en conseil, cela. Seulement, dans l'autre...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est un arrêté ministériel. Et pour l'autre, il n'y a pas d'arrêté ministériel.

M. LIZOTTE: ... c'est dans les pouvoirs généraux.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: S'il y avait possibilité de mettre de l'ordre dans ce fouillis et de rendre obligatoires ces différentes formules qui sont excellentes, et non pas les laisser aléatoires.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Stanstead.

M. VAILLANCOURT: M. le Président, est-ce que le ministre pourrait nous dire si dans les amendements à la loi du code de la route, qu'il va présenter bientôt...

M. LIZOTTE: Ils sont présentés, ça fait longtemps qu'ils sont présentés.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, pas devant la Chambre.

M. VAILLANCOURT: Ce n'est pas devant la Chambre.

M. LIZOTTE: Non.

M. VAILLANCOURT: Est-ce qu'on a inclus, dans ces amendements, ce qui concerne les vitesses permises sur nos routes de la province? Actuellement, sur les routes à quatre voies, il est impossible d'augmenter la vitesse permise à 70 milles à l'heure, ou à 75 ou à 80 milles, selon les exigences ou les nécessités. Est-ce que le ministre pourrait me dire si c'est dans les amendements?

M. LIZOTTE: C'est dans nos amendements de même que la vitesse dans les villages.

M. VAILLANCOURT: Cela va être inclus dans les amendements?

M. LIZOTTE: C'est dans nos amendements à l'heure actuelle.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre pense qu'il sera possible d'augmenter la vitesse sur la route transcanadienne?

M. LIZOTTE: J'avais déjà répondu à cette question-là.

M. VAILLANCOURT: Cela a été annoncé dans les journaux, mais je ne sais pas si cela venait du ministre. J'aimerais l'entendre le dire personnellement. Pour ma part, j'aimerais que cela aille beaucoup plus vite, parce qu'à 60 milles à l'heure, ce n'est pas une vitesse assez élevée pour la Transcanadienne.

M. LIZOTTE: Non seulement sur la route 20, mais sur certaines routes de première classe, j'imagine que c'est contribuer à la sécurité routière en mettant une vitesse de 70 milles à l'heure. Cela évite les encombrements, les doublages. Si vous avez des automobiles qui s'en vont à 70 milles à l'heure, c'est rare qu'elles vont vous dépasser, tout le monde est satisfait de cela, de façon générale.

M. VAILLANCOURT: Les automobiles qui circulent sur la Transcanadienne habituellement roulent à 80 ou 85 milles continuellement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais seule-

ment, avant de changer la norme de vitesse, je pense qu'il faudrait s'assurer que les voitures qui sont utilisées par les automobilistes sont en bon ordre. Parce que si on augmente la vitesse et qu'on n'a pas de vérification, lorsqu'on vend une voiture usagée, à ce moment-là, je pense que c'est un cercle vicieux.

M. SAUVAGEAU: Régir la loi de la vente des voitures usagées. Les marchands, on peut les contrôler parce qu'ils ont un permis provincial.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, c'est ce que j'ai suggéré d'ailleurs...

M. SAUVAGEAU: C'est la chose la plus importante.

M. VAILLANCOURT: C'est bien facile de réglementer cela. Les voitures des quatre ou cinq dernières années telles que les 68, 67, 66, 65 peuvent aller plus vite que les vieilles.

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, il faudrait certainement une régie de garages. Nous ne sommes pas en 1911. Avec une régie de garages, on ferait de la vraie vérification.

M. VAILLANCOURT: Dans l'état du New Jersey actuellement, ils déterminent la vitesse permise d'après une enquête. Lorsqu'ils voient que les automobilistes circulent à une vitesse de 45, 50 ou 60 milles à l'heure sans accident, c'est à cette vitesse-là qu'il est permis de circuler dans le chemin en question.

M. PEARSON: Disons qu'il y a une limite de vitesse à 60 milles à l'heure, mais si on regarde et qu'on observe beaucoup, on peut dire en somme que la loi n'est pas observée. Il n'y a pratiquement personne qui va à 60 milles à l'heure, les gens vont au-dessus. Je pense même qu'il y a une espèce de tolérance de la part de la police. Ils n'arrêteront pas une personne qui circule à 70 milles à l'heure, ils vont l'arrêter si elle dépasse 80 milles à l'heure. A ce moment-là, le simple bon sens serait d'augmenter la limite à 70, il n'y a personne qui observe la limite de 60 milles à l'heure.

M. LIZOTTE: J'ai toujours prétendu que nous devons revenir à la méthode du passé pour la patrouille de la route, que nous devrions avoir des officiers qui feraient simplement la patrouille de la route et ne seraient pas tenus de courir après les voleurs. Cela vaut la peine, cela sauve de 25 à 30 vies par semaine à l'année longue, en plus de diminuer le nombre des

blessés, des accidentés et des gens qui deviennent infirmes pour le reste de leurs jours.

Quand vous rencontrez un officier de circulation à motocyclette, cela vous porte à modérer. Il faut une présence sur la route. A l'heure actuelle, avec les automobiles qu'on a, vous avez assez souvent deux officiers par automobile. J'imagine que la surveillance de la route n'est pas suffisante. Je comprends que cela va exiger des crédits supplémentaires. Mais si nous ne sommes pas prêts à faire le sacrifice de crédits supplémentaires, qu'on aime mieux ne pas diminuer le nombre des morts et des blessés que nous trouvons aujourd'hui, alors...

M. VAILLANCOURT: Mais est-ce que le ministère a déjà pensé de faire une enquête sur une route quelconque pour établir la vitesse permise, par une enquête faite sur la vitesse de la majorité des automobilistes qui circulent sur cette route?

M. LIZOTTE: La Voirie a fait ces enquêtes-là.

M. MAILLOUX: Au sujet des amendements au code de la route, le député de Stanstead a surtout parlé de grandes artères. En ce qui regarde les limites permises dans les municipalités ou les villages de la province, autant sous le régime précédent qu'aujourd'hui, je pense que les normes fixées sont pas mal disparates.

Nous espérons que, suivant la largeur ou l'étroitesse des rues, que l'on réussira à trouver un modèle acceptable.

Je voudrais quand même signaler à l'attention du ministre un phénomène un peu particulier. Sur la route 15, sur laquelle je voyage soir et matin, prenons le cas de Sainte-Anne-de-Beaupré, une voie bien directe, bien droite, il y a une limite de 30 milles à l'heure. Durant la saison estivale, tout le monde est d'accord pour que la limite doit être respectée parce qu'il y a affluence de visiteurs. Et pendant neuf mois par année, on force tous les automobilistes qui circulent sur la route 15, à le faire à 30 milles à l'heure. S'ils vont à 40 milles à l'heure, bien ils feront comme le député de Charlevoix et d'autres, ils seront obligés de subir des contraventions toute la journée.

Je remarque qu'actuellement — avant ça c'était directement dans la zone de Sainte-Anne-de-Beaupré pour deux ou trois milles, c'était peut-être acceptable à ce moment-là — au fur et à mesure que le boulevard se construit, malgré qu'il y ait près de 90 pieds

de dégagement, on est en train de mettre une limite de 30 milles du pied des côtes Saint-Joachim pour aller rejoindre peut-être Château-Richer très bientôt. Alors, c'est du dernier ridicule que l'on force des automobilistes sur une voie aussi droite, à respecter une limite de vitesse aussi basse que ça. Je ne désire pas d'accidents mortels plus qu'il n'y en a eus dans le passé, mais c'est impensable que des chauffeurs sérieux puissent se limiter à de telles vitesses sur des routes semblables. J'espère que les amendements au code de la route seront un peu plus réalistes quand ils donneront les vitesses permises. Si dans des villages comme Baie-Saint-Paul, La Malbaie, où il y a seulement 12 pieds de largeur l'on doit réduire à 10 milles à l'heure, qu'on le fasse pour la sécurité des enfants. Mais sur des routes de cette envergure, est-ce que c'est parce que les gouvernements, autant le précédent que celui d'aujourd'hui, ont besoin d'argent? Bien moi, je trouve honteux que les gens des trois comtés, Duplessis, Saguenay et Charlevoix, soient systématiquement mis à l'amende et soient obligés de payer huit et dix permis par année, après les multiples infractions dont ils subissent les effets sur cette route.

M. BOUDREAU: En avez-vous déjà payées?

M. MAILLOUX: Oui, je pourrais vous avouer que j'ai été 20 ans Lacordaire et que...

M. LIZOTTE: J'ai pris bonne note de la remarque du député.

M. MAILLOUX: ... ça fait 30 ans que je conduits une automobile et je n'ai jamais eu un accident. Mais je trouve fantastique, par exemple, qu'on oblige les gens, le 27 janvier à onze heures du soir, à circuler à 30 milles à l'heure et qu'on arrête un homme à 40 milles à l'heure sur un chemin semblable, alors qu'il n'y a pas un chat dans la rue. C'est archi-ridicule.

M. LE PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à étudier l'article 2: Frais de voyage.
Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense que oui, à moins que d'autres... je sais que le député de D'Arcy-McGee...

M. GOLDBLOOM: M. le Président, j'ai une petite question. On parlait tout à l'heure des personnes âgées et je comprends que l'on soumet ces personnes à des examens un peu par-

ticuliers. Je voudrais savoir quel est le statut accordé par le ministère aux rapports médicaux que ces personnes peuvent apporter. S'il y a un désaccord entre l'évaluation du ministère et le rapport que présente la candidat de son propre médecin.

M. LIZOTTE: Je l'ai dit hier, ce rapport est reçu par un officier médical, contrairement à ce qui existait dans le passé alors qu'il était souvent reçu par le directeur qui n'est pas médecin. Alors le secteur professionnel est sauvegardé à ce moment-là. Le directeur général attaché au ministère des Transports et Communications l'étudie et, s'il y a lieu, il le soumet au comité médical qui, en pratique, se réunit une fois la semaine. Ces dossiers sont étudiés et, à partir de cela, il y a une décision qui est prise et elle nous est transmise. Il y a cinq médecins.

M. GOLDBLOOM: On tient compte alors du rapport médical...

M. LIZOTTE: Ah, oui, ah, oui!

M. GOLDBLOOM: La question est peut-être...

M. LIZOTTE: Je ne sais pas, j'ai toujours eu en horreur qu'un rapport médical soit jugé par un homme. Vous avez cinq médecins de cinq disciplines médicales différentes. Alors s'il s'agit de quelqu'un qui a une déficience du point de vue orthopédique, que ce soit au point de vue ophtalmologique, alors nous aurons des médecins dans chacune des disciplines et après consultation, ils décident.

M. GOLDBLOOM: La question a peut-être été déjà posée?

M. LIZOTTE: Non.

M. GOLDBLOOM: Celle que je veux poser, et je m'en excuse si c'est le cas, mais qui fait les examens visuels au ministère?

M. LIZOTTE: Il n'y a personne au ministère qui fait des examens visuels. Je ne sais pas si l'on peut appeler cela des examens visuels. Dans nos bureaux, ce n'est pas un examen visuel proprement dit que l'on fait, c'est sur la valeur visuelle de chacun, mais c'est sur le reflet de l'oeil, sur les lumières qui se présentent, sur les signaux. C'est une évaluation sommaire tout simplement. Si quelqu'un ne passe pas, à cause de cet examen, on lui recom-

mande d'aller voir un optométriste et sur réception d'un certificat d'un optométriste, alors à ce moment-là il est admis et on lui donne son permis.

D'un ophtalmologiste également.

M. GOLDBLOOM: C'est précisément le cas qui me venait à l'esprit. J'aurais, M. le Président, quelques questions à poser sur le problème des autobus scolaires et je vous demanderais de m'indiquer le moment où ce serait acceptable.

M. LIZOTTE: Est-ce que vous aimez les poser tout de suite? Je n'ai pas d'objection à intervertir l'ordre, si tout le monde est d'accord.

M. GOLDBLOOM: Je ne voudrais pas retarder le travail du comité. Il y a d'abord évidemment un problème un peu particulier, quant à la sécurité de ces véhicules. Il a été suggéré que le gouvernement provincial devrait prendre à sa charge l'inspection de ces véhicules avant leur vente. C'est-à-dire que ces véhicules seraient vendus avec le sceau de l'approbation du ministère des Transports? Est-ce une chose qui est faite ou envisagée? Ce n'est pas fait. Alors, est-ce envisagé?

M. LIZOTTE: Les normes de construction sont prêtes depuis déjà un an. Nous les avons transmises au ministère de l'Education, mais comme à l'Education, à l'heure actuelle, ils font du transport aussi, ils ont fait une enquête où il y avait quatre représentants du ministère de l'Education et un représentant du ministère des Transports. Ils ont produit un rapport que nous avons reçu il y a environ une dizaine de jours, que j'ai parcouru en diagonale, qui n'a pas encore été présenté au conseil des ministres. J'ai l'impression qu'à ce moment-là, quand j'aurai passé par tout ça, ma réponse sera meilleure que celle que je peux donner aujourd'hui. Seulement, en attendant, je dois vous dire que du 3 janvier au 31 décembre 1967, le nombre de véhicules inspectés a été de 12,851. 4,250 ont été acceptés. 4,643 ont été refusés. 208 immobilisés. 72 mis au rancart. Cessation de contrat pour un nombre de 66. 114 plaques ont été enlevées et 4,039 révérifiés. Et du 3 janvier au 17 mai 1968, 13,464 ont été réinspectés en première et deuxième fois. 4,078 ont été acceptés. 3,991 refusés. Immobilisés, 132. Au rancart, 38. Cessation de contrat, 8. Plaques enlevées, 46. Révérifiés, 4,595. C'est pour les autobus. Quand il s'agit des chauffeurs, en chiffres ronds, on en a examiné 1,091, de la période du 3 janvier

au 31 mai 1967. 967 ont été acceptés. 108 refusés. 16 refusés définitivement. Deux réexaminés et acceptés. Cependant que du 29 février au 17 avril 1968, 2,869 ont été convoqués; 1,034 chauffeurs ont subi l'examen; 955 ont réussi et les chauffeurs qui ont échoué sont au nombre de 79.

M. GOLDBLOOM: Il s'agit spécifiquement des chauffeurs d'autobus scolaires. Quant aux permis qui sont accordés à l'entrepreneur qui voudrait offrir un service d'autobus scolaire, est-ce qu'il y a un contrôle, des exigences?

M. LIZOTTE: C'est le ministère de l'Education qui contrôle. Une commission scolaire demande des offres, donne au plus bas offrant. S'il ne donne pas au plus bas offrant, il va recevoir une subvention qui va couvrir jusqu'à l'offre la plus basse, mais le solde sera payé par les citoyens de la paroisse ou de la régionale.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, M. le Président, il me semble qu'il y aurait un point à faire valoir pour qu'au point de vue de la sécurité routière, que le contrôle final revienne quand même au ministère des Transports et Communications. Autrement, il me semble que c'est un cercle vicieux. C'est évident que celui qui a la plus basse offre va le faire parfois avec un très léger profit, avec le résultat qu'il va embaucher des gens, peut-être des personnes âgées qui n'ont pas toutes les facultés voulues pour la responsabilité à assumer lorsqu'ils conduisent des écoliers. Et qui vont économiser peut-être sur autre chose, lorsque des réparations deviennent nécessaires à l'autobus. Il me semble qu'il faudrait à ce moment-là — j'ai parlé, mercredi après-midi, de la collaboration qui devait exister entre les ministères — que le ministère des Transports et Communications devienne plus sévère et insiste pour avoir le dernier contrôle, s'il doit être continuellement chargé de la sécurité routière dans la province. Autrement, c'est injuste.

Non seulement c'est injuste pour le ministère des Transports et Communications, mais aussi, il me semble, pour les contribuables, pour les gens qui font circuler leurs enfants dans ces autobus. C'est un cercle vicieux. Il n'y a pas de possibilité de faire des représentations dans ce sens-là?

M. LIZOTTE: J'ai déjà signalé au ministère de l'Education, que dans un secteur donné, il y avait un chauffeur qui travaillait la nuit dans une usine. Il terminait à sept heures le

matin, il prenait son petit déjeuner et là il faisait la distribution des élèves comme chauffeur d'autobus à \$3 par jour. Alors, cela a été corrigé. Seulement, je n'ai pas pu faire cela en vertu de la loi. J'ai fait ce qu'un citoyen qui a la tête sur les épaules doit faire, dans n'importe quelle municipalité. Nous avons présenté un mémoire à la commission, un mémoire dans le sens de ce que dit le député de Marguerite-Bourgeoys, soit à l'effet que l'éducation doit rester à l'Éducation et que les transports doivent rester aux Transports et Communications.

Si jamais je présente un projet de loi en Chambre, j'espère que j'aurai l'appui des deux côtés de la Chambre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, je vous assure de mon appui à ce point de vue-là.

M. GOLDBLOOM: M. le Président, il est évident que ce n'est pas un député qui siège de ce côté-ci de la table qui s'opposerait en principe au régime du plus bas offrant.

Mais dans ce domaine particulier, il y a des problèmes qui apparaissent parce que c'est souvent un chauffeur qui a dans la tête de devenir entrepreneur lui-même. Il offre plus bas que les entrepreneurs réputés qui ont de l'expérience. Avec un autobus ou peut-être deux, il n'est souvent pas en mesure de remplir les conditions de son contrat et on est obligé de trouver un moyen terme avant la fin du contrat. Ce n'est sûrement pas dans l'intérêt des écoliers qu'une telle situation persiste.

Alors, il y a plus de raisons, je crois, de ramener tout cela au ministère des Transports et Communications.

M. LIZOTTE: Quand nous étudierons au conseil des ministres le rapport, évidemment, j'ai l'impression que le rapport que nous avons soumis à la commission va dévoiler la vérité là-dedans. J'ai déjà été accusé d'avoir beaucoup de franchise, alors j'en ai eue dans mon rapport autant que j'en ai ici à la table.

M. GOLDBLOOM: Il est évident, M. le Président, qu'on voudrait avoir des hommes compétents et responsables comme chauffeurs de ces autobus. Mais, la situation économique dans ce secteur est telle que l'on offre à peu près \$70 par semaine ce qui n'est pas très alléchant...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Puis encore, il y a bien des chauffeurs d'autobus scolaires qui ne reçoivent pas ça. Je pense que ce sont les privilégiés qui reçoivent ça.

M. GOLDBLOOM: Si l'on demande à n'im-

porte qui: Quel genre d'homme voudriez-vous comme chauffeur pour l'autobus de vos enfants? On répondrait: Un père de famille, avec des enfants lui-même, avec des bonnes habitudes, relativement jeune. Mais comment l'obtenir, comment le faire vivre avec peut-être \$4,000 par année?

Et là, je touche un autre aspect du problème parce que les parents d'un autre côté se plaignent de ce que ça peut coûter surtout dans le milieu urbain, dans la région métropolitaine. C'est en moyenne \$16 par mois; en ce moment c'est appelé à monter à \$18. Mais, même si l'autobus est plein, ce qui n'est pas toujours le cas, et si l'entrepreneur cherche à obtenir un rendement satisfaisant pour maintenir son intérêt dans ce domaine du commerce, il lui faudrait à peu près \$22. Et vu que les autobus ne sont pas toujours pleins, alors, il lui en faudrait plus. Mais, c'est un fardeau très considérable pour les parents et dans certains cas trop considérable. Je connais des parents qui n'envoient pas leurs enfants à l'école maternelle parce qu'ils trouvent que le transport coûte plus cher que l'éducation que l'enfant peut recevoir là-bas.

Or, il y a plusieurs aspects là-dedans. Il y a la question de subventions. Il y a également la question de la permission qui n'est pas accordée en ce moment à ces entrepreneurs de se servir de ces autobus pour d'autres fins que le transport des écoliers deux fois par jour. Cela peut se faire plus facilement en milieu rural que dans le milieu métropolitain où les coûts sont plus élevés.

Ce n'est pas possible pour l'entrepreneur d'engager des hommes compétents, de les retenir à des salaires intéressants pour ne faire que les deux voyages par jour, si on limite leurs activités au niveau scolaire, ce qui a été recommandé par plusieurs personnes.

Je connais des entrepreneurs qui transportent, en dehors des heures scolaires, des employés d'usine ou d'autres groupes. Si on ne leur permet pas d'accepter de laisser nolisier leurs autobus par des groupes, alors on est obligé de faire porter tout le fardeau du coût sur le système scolaire, sur les parents ou sur le système scolaire lui-même.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que nous revenons aux articles?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, en écoutant mon collègue, le député de D'Arcy-McGee, j'ai pensé à une question assez importante. Je pourrais la poser plus tard, mais ça se rapporte également à l'inspection des autobus scolaires, si le président me le permet.

Ici, j'aurais un reproche à faire au ministre, mais je pense qu'il pourrait s'amender. J'avais suggéré, l'an dernier, d'installer des allées d'inspection pour les autobus scolaires au parc Victoria, sur l'emplacement de l'Expo 67, et peut-être pour rafraîchir la mémoire du ministre, il se souviendra de m'avoir répondu qu'il était question qu'il en parle à M. Letendre, qui était représentant personnel du gouvernement à ce moment-là à l'Expo. A ma connaissance, M. le Président, il n'y a pas eu d'allées d'inspection d'installées sur aucun autre des terrains de l'Expo.

Maintenant, nous savons qu'à l'heure actuelle à la Terre des Hommes, et là en particulier avec la fin des classes, les autobus scolaires vont continuer le travail qu'ils avaient fait l'été dernier, à savoir, amener les enfants sur la Terre des Hommes. Alors, je sais que ça n'a pas été — du moins c'est bien mon impression — été installé comme je l'avais demandé, comme je l'avais suggéré plutôt, l'an dernier au ministre. Est-ce que, cette année, il n'y aurait pas possibilité de les installer sur les lieux? Je dis ça parce que nous avons vu énormément d'autobus scolaires sur le terrain de l'Expo, aux différents parcs de stationnement. Alors, c'est pour ça que j'avais suggéré ça à l'époque.

M. LIZOTTE: Voici, je n'ai pas l'intention de m'amender.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah bon! Cela m'inquiète un peu, parce que vous m'aviez dit l'an dernier que vous apporteriez...

M. LIZOTTE: Je vais donner la raison et je suis certain que le député va...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... comprendre.

M. LIZOTTE: ... acquiescer, va comprendre, f en suis assuré. Tous les autobus scolaires subissent déjà une inspection dans les régionales. Alors, ils ont des inspections avant même d'entrer sur le terrain.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'y a pas de rythme d'inspection requis par la loi. Par exemple, on ne dit pas: Atouslesans l'inspection des autobus scolaires va avoir lieu. D'ailleurs, ce n'est pas encore entré dans la loi.

M. LIZOTTE: Cette année, ils ont été inspectés deux fois dans la même année académique, c'est-à-dire à tous les six mois.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A travers toute la province de Québec? Ah, bravo!

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si c'est le cas, à ce moment-là...

M. LIZOTTE: Même aux Iles-de-la-Madeleine, paraît-il. M. Lacroix va être content.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, mais vous voyez, ce qui m'intéresserait pour la région de Montréal — je comprends que c'est dommage qu'on ne puisse pas faire la même chose pour les autres régions — mais là, alors qu'il y a un endroit trouvé, les parcs de stationnement, là où les autobus scolaires se rendent, j'avais pensé, moi, que c'était une occasion de pouvoir les inspecter. Si c'est déjà fait, à ce moment-là je retire ma suggestion.

M. LIZOTTE: Merci.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre pourrait nous dire de quelle manière sont faites ces inspections-là? Est-ce une équipe volante qui circule dans toute la province?

M. LIZOTTE: Vous avez des équipes itinérantes — ça doit vouloir dire volantes, c'est le mot savant probablement — des mécaniciens diplômés qui parcourent les régionales et qui font les inspections sur les lieux.

M. VAILLANCOURT: Seulement les régionales?

M. LIZOTTE: Les régionales et les locales également, les deux.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne suis pas sûre, moi, que ma suggestion ne pourrait passer. Je vous avoue que les autobus scolaires qui amènent les enfants sur le terrain de l'Expo ne viennent, pas nécessairement des régionales, je peux l'affirmer.

M. LIZOTTE: Ils sont tous inspectés, les autobus.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je veux bien prendre la parole du ministre.

M. LIZOTTE: Bien la parole, vous avez eu les chiffres tout à l'heure; 12,851 la première année; la deuxième, 13,464.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Parce que nous connaissons l'âge de certains de ces autobus scolaires et puis *f* avoue que l'inspection pourrait être plus régulière.

M. LIZOTTE: 72 dans un cas, 38 dans un autre cas.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, M. le Président, sans vouloir préjuger l'équipe volante qui va un peu partout dans la province, il me semble que cela serait peut-être une précaution additionnelle, une double vérification, si les autobus — je reviens encore à ma suggestion — étaient inspectés sur le terrain de l'Expo. Tout au moins, cela permettrait à un grand nombre de véhicules d'y passer.

M. BOUDREAULT: Mme Kirkland-Casgrain, est-ce que vous tenez toujours à ce qu'il y ait une ceinture de sécurité?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, je l'ai mentionné parmi les suggestions et particulièrement dans les autobus scolaires.

M. BOUDREAULT: Pour attacher les enfants?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour les enfants en particulier.

M. MAILLOUX: M. le Président, au sujet de sécurité routière, est-ce que la Régie des transports permet à des propriétaires de véhicules qui transportent les adultes dans la province, quand il y a manque d'espace, d'ajouter des sièges au centre de l'allée et à la grandeur de l'allée? Dans des autobus qui circulent sur les grandes routes de la province, quand il y a manque d'espace, est-ce qu'il est permis que ces propriétaires puissent transporter sur des sièges pliants? Oui, un et deux sièges, s'il y a de l'espace, à la grandeur de l'autobus, qu'est-ce qui se produirait dans un cas semblable advenant un accident ou un feu dans l'autobus?

M. LIZOTTE: D'après les renseignements que je possède, si le siège se lève ou se baisse automatiquement, apparemment ce serait permis.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre veut dire par là, qu'il permet que l'allée centrale soit complètement paralysée par des sièges qui sont ajoutés tout le long du passage?

M. LIZOTTE: Si le député veut me permettre, Je vais vérifier et vous donner une réponse avec

exactitude. Je vais vous donner cela, ce soir.

M. MAILLOUX: Je conviens que cela relève de la régie, mais comme c'est en sécurité routière, je pense que la Régie des transports, si un propriétaire a le droit d'embarquer disons, 30 personnes dans un autobus, à ce moment-là, on en ajoute 20 dans l'allée centrale, sur des chaises pliantes qui n'appartiennent même pas à l'autobus.

M. LIZOTTE: Ah, non, non. Là je n'ai pas besoin d'aller voir dans le cahier.

M. MAILLOUX: Dans ces conditions-là, je demanderais au ministre — sans vouloir faire une dénonciation, je pourrais donner le nom — qu'il envoie au propriétaire d'autobus un avis spécial, à l'effet de cesser cette pratique-là, immédiatement.

M. LIZOTTE: Ce n'est pas permis cela.

M. MAILLOUX: Cela existe dans la province, et depuis le mois de janvier, en continuité, sur la route 15.

M. GOLDBLOOM: M. le Président, j'aurais un petit point à soulever pour terminer mon intervention, sur les autobus scolaires. Si je comprends bien la situation, celui qui est détenteur d'un contrat avec une école, peut obtenir un permis au coût de \$2.50, par autobus, pour son opération. Il y a une certaine confusion. Il y a des entrepreneurs qui ont été informés qu'ils devraient plutôt acheter des plaques A, à \$300. Et il y en a qui en ont achetées, mais les ayant achetées, ils ont trouvé qu'ils n'étaient pas dans une situation différente, qu'ils n'avaient pas, par le fait de faire porter des plaques A, la permission de faire nolisier leur autobus. Et cela à cause de certains règlements qui donnent une protection du territoire à la Commission des transports de Montréal et à la compagnie provinciale de transport.

M. LIZOTTE: Pour opérer avec la plaque A, il faut un permis de la Régie des Transports.

M. GOLDBLOOM: Mais quels bénéfices cela donne-t-il?

M. LIZOTTE: Cela ne donne rien et ça donne un bénéfice à la province.

M. GOLDBLOOM: Oui. Mais il paraît que, en général, les taux chargés par ces compagnies, la Commission des transports de Montréal et la

Compagnie provinciale de transport sont plus élevés, que ces compagnies s'objectent aux demandes des autres entrepreneurs et en général, prennent les meilleurs contrats et laissent les moins intéressants aux autres.

Est-ce qu'on peut prévoir une révision de cette situation?

M. LIZOTTE: Ce qui va arriver, si on fait une compétition intense aux compagnies de transport qui ont déjà déboursé pour demander des permis à la régie, on ne pourra plus avoir de transport rentable. S'il n'y a pas de transport rentable, il n'y aura plus de transport du tout. C'est pour cela que la régie existe. C'est pour décider de la rentabilité d'un transport d'un point à l'autre et du nombre de transports que l'on peut permettre d'un point à l'autre. On peut permettre quatre transports d'un point à l'autre et ils vont crever.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, vous me permettez de faire une remarque qui me passe à l'esprit, peut-être que c'était le but, lorsque la régie a été créée. Mais à l'heure actuelle, il semble ne pas y avoir de planification à ce point de vue. C'est pour cela qu'on demande une réorganisation de la régie justement parce que, à certains endroits, il y a trop de permis et qu'à d'autres endroits il n'y en a pas suffisamment.

M. LIZOTTE: Là on est dans la Régie des transports malgré nous.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais qu'est-ce que vous voulez?

M. LIZOTTE: C'est la faute d'un médecin, vous savez.

M. GOLDBLOOM: Je voulais simplement souligner qu'il y a une question de bien commun là-dedans, et que l'intérêt des écoliers et des parents qui doivent faire transporter leurs enfants est un intérêt un peu particulier. Si l'on doit repenser cette situation du point de vue économique, pour permettre à ces entrepreneurs de continuer à rendre un service utile et en toute sécurité à ces enfants et à leurs parents, je demanderai au ministre de bien vouloir se pencher sur ce problème.

M. LIZOTTE: Pour autant que nous sommes concernés, nous n'avons pas d'objection. Seulement, la loi est là. Il n'y a qu'à demander un permis à la Régie des transports et si on l'obtient...

M. GOLDBLOOM: J'ai exposé un peu la complexité de la situation.

M. LIZOTTE: Je remercie le député de ses remarques, mais j'imagine que, dans le rapport que nous avons de la commission qui a fait étude sur le transport des écoliers, nous aurons probablement beaucoup de solutions qui viendront aux remarques que le député vient de faire.

M. LE PRÉSIDENT: Article 3, adopté. Article 4, adopté? Article 5.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est le nouveau service pour le... Est-ce qu'on pourrait nous expliquer ce que c'est exactement?

M. LIZOTTE: C'est pour commencer à utiliser la mécanographie pour compiler les rapports de vérification des autobus scolaires. On va à présent le faire par électronique. C'est pourquoi on a mis ce montant-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, c'est le projet?

M. LIZOTTE: Oui. On commence cet été, paraît-il.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je vais, encore une fois, poser la même question que j'ai posée au premier article il y a deux jours. Est-ce qu'on a demandé des soumissions? Lorsqu'on mentionne un prix comme celui de \$27,000, c'est quand même un montant assez considérable.

M. LIZOTTE: Ce sont des imputations qui sont faites. Ce sont des machines qui appartiennent à IBM.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, ce sont des prix fixes, est-ce exact?

M. LIZOTTE: Oui. C'est l'équipement de M. Lemay qui fait cela.

M. LE PRÉSIDENT: Article 6: Publicité éducative.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aimerais bien qu'on m'explique pourquoi il y a une différence d'au-delà de \$20,000 à cet article-là.

M. LIZOTTE: Cet article a été changé de numéro. L'an dernier, c'était dans matériel, articles de bureau, etc. Cette année, on a fait

un article spécial pour la publicité, on a décongestionné.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne comprends pas, c'était sous quoi?

M. LIZOTTE: L'impression du guide de l'automobiliste figure l à - d e d a n s . Il était autrefois à l'administration.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela coûte combien, l'impression du guide de l'automobiliste?

M. LIZOTTE: L'édition française coûte \$30,500 et l'édition anglaise \$3,450. Dans le premier cas il y a 200,000 exemplaires, et dans le deuxième cas, il y en a 25,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Quel est le total?...

M. LIZOTTE: Si vous voulez, je vais vous donner les autres articles pour arriver... Affiches 26 x 20, deux couleurs, 50,000 à \$2.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Qu'est-ce que sont ces affiches?

M. LIZOTTE: C'est un rappel à l'aprudence, pour distribution dans les écoles pendant l'année scolaire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LIZOTTE: Le guide de l'automobiliste \$30,500 pour 200,000 unités en français, et 25,000 unités en anglais, \$3,450.

Le guide du transporteur d'écoliers 10,000 copies, \$1,170. Le guide de l'écolier en autobus, une réimpression de 500,000 exemplaires au coût de \$8,650.

Maintenant, School Bus Riding Guide, réimpression, 75,000 exemplaires au coût de \$1,330.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que ces publications sont faites à la même maison d'édition, et à quel endroit?

M. LIZOTTE: Je ne sais pas, c'est au service des achats.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous passez par le service des achats?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, j'imagi-

ne que, du moment que la décision est prise, vous savez à quel endroit vous faites faire le travail?

M. LIZOTTE: Apparemment, la dernière fois, le Chronicle Telegraph l'aurait fait.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le Chronicle Telegraph, la dernière fois. Cela c'était en 1966 ou en 1967?

M. LIZOTTE: Le mois dernier.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Qui a fait toute la série des publications? Y a-t-il eu quelqu'un d'autre?

M. LIZOTTE: Quebec Lithographie, Photo-Lithographie.

M. KIRKLAND-CASGRAIN: Et quelle autre maison d'édition?

M. LIZOTTE: Ce sont les seules.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Les deux se partagent le travail. Est-ce qu'il y a eu des demandes?...

M. LIZOTTE: Les pancartes ne sont pas encore faites.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y a eu des appels d'offres pour ces articles-là?

M. LIZOTTE: Dans le cas du Chronicle, oui, dans l'autre cas, non.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y a d'autres questions ici sur la publicité éducative?

M. VAILLANCOURT: Non, moi, je n'en n'ai pas.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 7: Véhicules moteurs: achat, \$8,700.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 8: Véhicules moteurs: entretien et opération, \$9,500.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 9: Postes mobiles pour vérification des véhicules moteurs, \$6,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense qu'on en a discuté. Je crois qu'il y a ici une économie.

M. LE PRESIDENT: Article 10: Allocations aux élèves, \$10,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ici, j'aurais une question. J'imagine que c'est une allocation aux élèves qui se destinent à l'enseignement de la conduite automobile? C'est exact? C'est pour les professeurs? Alors, les gens qui se destinent à l'éducation.

M. LIZOTTE: C'est un salaire pour les professeurs qui enseignent dans les écoles la conduite automobile.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ici, cela me fait penser à une question sur laquelle je m'interroge assez souvent et je voulais la poser au ministre. Qu'est-ce qu'on fait, à l'heure actuelle, de nouveau pour former des professeurs d'éducation en sécurité routière? Quelque chose de nouveau. Je ne parle pas des politiques du ministère alors que j'y étais. Mais est-ce que de nouveaux projets auraient été mis en marche?

M. LIZOTTE: Nous aurons cet été trois cours de moniteurs, un à Québec, un à Sherbrooke et un autre à Montréal.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais cela s'est fait précédemment, les autres étés. Moi, je parlais de quelque chose qui serait entièrement nouveau dans ce domaine. Je sais que les autres provinces se concentrent beaucoup sur l'éducation pour préparer des professeurs qui puissent enseigner la sécurité routière. Il se fait un effort particulier dans les provinces de l'Ouest. Je me demandais si nous, au Québec, nous emboîtons le pas dans ce domaine.

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, nous avons au-delà de 500 moniteurs qualifiés, ce n'est pas nouveau. C'est-à-dire qu'il y en a de nouveaux parce qu'on en forme depuis deux ans. Ce qu'il y a de nouveau, c'est qu'on va rendre les cours obligatoires dans les écoles secondaires.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, vraiment! à quel moment allons-nous faire ça?

M. LIZOTTE: C'est déjà obligatoire dans

les écoles techniques. Je pense que j'ai dit ça hier.,

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais ça ne l'est pas dans les écoles secondaires. Est-ce qu'on a l'intention d'instaurer — c'est encore un peu dans la ligne de pensée d'avant — l'éducation obligatoire dans les écoles secondaires?

M. LIZOTTE: C'est dans le rapport. C'est notre projet. Tout va dépendre du rapport de la commission, de quelle façon il sera accepté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et cela va dépendre également du ministère de l'Education, je suppose, Encore une fois, là, est-ce qu'il n'y aurait pas...?

M. LIZOTTE: Si le cabinet des ministres accepte que le transport des écoliers reste au ministère de l'Education, évidemment, ça va dépendre de lui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il me semble qu'il faudrait quand même des représentations très fortes de faire programmer cela.

M. LIZOTTE: Cela a été fait assez fort, vous seriez surprise.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, j'en félicite le ministre.

M. LE PRESIDENT: Article 10, accepté,

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un instant. Ici, j'ai posé une question, j'ai quand même posé une question et puisqu'il ne semble pas y avoir de nouveautés dans ce domaine-là, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de trouver une formule par laquelle on pourrait augmenter le nombre de professeurs qui sortent de ces écoles? Un montant de subventions qui pourraient... Je ne sais pas exactement quelle formule... Est-ce qu'on ne pourrait pas utiliser cela pour apporter une augmentation considérable? Non pas ce que l'on fait depuis un certain nombre d'années, ce qui est excellent d'ailleurs. Il ne faudrait pas arrêter de faire ça, mais apporter du nouveau dans ce domaine-là pour former et intéresser des professeurs?

M. LIZOTTE: Nous en sommes à l'article 10: Allocations aux élèves. C'est assez difficile de faire plus nouveau que d'enseigner aux élèves comment conduire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LIZOTTE: Cela se fait à l'heure actuelle, aux écoles techniques, c'est obligatoire. C'est optionnel dans les autres écoles. Je vous ai donné la raison tout à l'heure parce que ça relève, actuellement, du ministère de l'Éducation. Alors, il ne faut pas me blâmer s'il n'y a pas de nouveau dans ce sens-là. Mais dans les politiques qui avaient été commencées, on peut dire qu'on a eu 73 cours au niveau scolaire, je l'ai dit hier, 37 cours au niveau commercial, pour les jeunes de seize ans, et neuf cours aux associations. Ce qui représente 50 écoles au niveau scolaire, 13 au niveau commercial et cinq associations.

Nous avons augmenté les efforts qui avaient déjà été faits par l'ancien ministre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pas considérablement, l'augmentation ne m'impressionne pas beaucoup. Mais, je dois dire que c'est pour ça, aussi. Si on augmentait les crédits de la sécurité routière, nous pourrions avoir un meilleur effort, mais justement, on les diminue d'année en année. On les a diminués l'an dernier et cette année encore.

M. LIZOTTE: Nous sommes à l'article 10. À l'heure actuelle, nous avons dans toutes les régionales le nombre de professeurs, de moniteurs suffisants pour donner des cours. Tout ce qu'il nous faut c'est le feu vert. Que ce soit obligatoire et nous allons commencer à les donner. Dans certaines écoles secondaires, je crois — je ne pourrais pas les nommer de mémoire — on les donne à l'heure actuelle.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, espérons que le ministère de l'Éducation va comprendre le sérieux des revendications du ministère des Transports et Communications et du bien-fondé des efforts qu'ils veulent faire au point de vue de la sécurité routière.

C'est malheureux que ce soient toujours des pieuses déclarations, qu'on ne semble pas obtenir de résultats, mais en tout cas...

M. LIZOTTE: Bien voici, des pieuses déclarations, il est assez difficile...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, je n'attribue pas cette déclaration au ministre. Mais en fait ce sont toutes sortes de projets mais ça ne semble pas vouloir se matérialiser. Espérons que l'an prochain, on arrivera avec quelque chose de positif.

M. LE PRÉSIDENT: Article 10, adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Article 10, adopté, oui.

M. LE PRÉSIDENT: Article 11: Subventions.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y aurait possibilité de savoir quel genre de subventions il s'agit ici?

M. LIZOTTE: Ce sont différentes subventions à des associations de sécurité routière.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que nous pourrions connaître les noms des différentes associations et combien chacune reçoit?

M. LIZOTTE: La Ligue de sécurité, \$10,000; Conseil canadien de sécurité routière, \$6,000 — si je vais trop vite, vous me le direz — Sanctuaire de la réparation au Sacré-Coeur, bénédiction d'automobiles tout simplement, ce n'est pas du nouveau ça non plus...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non. Ce n'est pas mauvais.

M. LIZOTTE: ... \$200.

M. VAILLANCOURT: Quelle sorte de subvention est-ce?

M. LIZOTTE: \$200, c'est à l'occasion de la bénédiction d'automobiles.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Dans la région de Montréal.

M. VAILLANCOURT: Parce que j'en ai chez moi qui font ça.

M. LIZOTTE: Quand je bénis, moi, je charge \$200. Quand je maudis je ne charge rien mais ils s'en ressentent le reste de leur vie. Voici, OPTAT \$8,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pardon?

M. LIZOTTE: OPTAT, \$8,000, l'organisation pour...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Qu'est-ce que c'est l'OPTAT?

M. LIZOTTE: ... pour la prévention anti-alcoolique.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Combien à l'OPTAT?

M. LIZOTTE: \$8,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LIZOTTE: Comité provincial, Prudentia, \$3,365.80; le comité régional de sécurité routière de Thetford-Mines, \$800; le club de sécurité routière de Saguenay et du Lac-Saint-Jean, \$2,000; la Fédération provinciale cyclo-touriste, \$2,000. C'est ce qui a été payé en 1967. Maintenant, nous avons augmenté nos montants cette année. Cela fait un chiffre de \$32,365.80., Cette année on a demandé plus...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moins.

M. LIZOTTE: Nous avons eu moins, oui, \$25,000 parce que OPTAT disparaît de nos rangs.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, ça fait \$8,000 de disponible de plus.

M. LIZOTTE: Non...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous l'avez soustrait du montant que vous demandez.

M. LIZOTTE: Oui, il va à la Santé.

M. VAILLANCOURT: Les autres organismes vont recevoir les mêmes montants pour l'année 1968.

M. LIZOTTE: Pas nécessairement.

Ils font une demande que nous étudions. Nous jugeons si elle est acceptable.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que vous avez

des critères spéciaux pour déterminer le montant des subventions ou si elles sont données de façon discrétionnaire?

M. LIZOTTE: C'est le conseil du trésor qui décide ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En définitive, est-ce que le ministre n'a pas le droit de veto ou la voix de décision à la fin?

M. LIZOTTE: Ah! je peux couper tout ça dans vingt minutes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, mais pour les organismes sérieux, j'imagine qu'il n'est pas question de couper ça, mais pour les organismes qui feraient peut-être un travail moins constructif.

M. LIZOTTE: Là-dedans, ce sont tous des organismes sérieux. Le Comité régional de la sécurité routière de Thetford-Mines, on ne peut pas avoir plus sérieux, de même qu'au Saguenay, au Lac-Saint-Jean. La Fédération provinciale cyclo touriste également. D'ailleurs la liste n'est pas considérable.

M. LE PRESIDENT: Article 11, adopté.

M. LIZOTTE: Le Conseil canadien de sécurité routière, nous en sommes membres et la ligue de sécurité également.

M. LE PRESIDENT: Article 12: Autres dépenses, adopté.

Alors, nous ajournons la séance à 8 h 15 ce soir.

Reprise de la séance à 20 h 27

M. DANJOU (président): Poste budgétaire 7: Régie des transports. Article 1: Traitements et salaires. Adopté.

M. VAILLANCOURT: Non, un instant. Nous allons en discuter un peu. Est-ce que les membres de la Régie des transports sont les mêmes que mentionnés dans le rapport?

M. LIZOTTE: Oui. Je vais sortir mon catalogue. Oui, ce sont les mêmes. Le président est M. Larochelle, le vice-président, M. Roger, un autre vice-président M. Saint-Jacques, les commissaires, MM. Paul Brien, André Houde, Guy Dallaire et Léo Bureau.

M. BLANK: M. le Président, le Ministre, vers le 8 mai l'an dernier, devant les congressistes de l'Association du camionnage de Québec, a parlé de faire une division de la régie en trois secteurs, une pour le camionnage, une pour le transport d'écoliers et une troisième pour le transport par autobus. Avez-vous fait des démarches...

M. LIZOTTE: Il y a des démarches qui sont faites dans un sens plus complet encore. A l'heure actuelle toute la question de la Régie des transports est étudiée pour — je ne dirais pas faire un autre organisme, un changement complet — mais pour avoir un organisme qui va s'adapter mieux aux besoins, de sorte que ce que j'ai dit était un commencement, et à l'heure actuelle c'est à l'étude.

M. BLANK: A qui...

M. LIZOTTE: Pour qu'on fasse une régie dans laquelle il y aura moins de délais, il y aura moins de légalisme, de sorte que ceux qui font des demandes...

M. BLANK: Des avocats...

M. LIZOTTE: ... attendront moins longtemps et ils auront plus de satisfaction.

M. VAILLANCOURT: Combien cela prend-il de temps en moyenne pour obtenir un permis de la Régie des transports?

M. LIZOTTE: Des gens m'ont dit que cela avait déjà pris quatorze mois. Je n'ai pas vérifié.

M. RUSSELL: Il y en a qui attendent depuis trois ans et ils ne l'ont pas encore.

M. VAILLANCOURT: Pour certains cela fait plusieurs années qu'ils ont fait une demande et ils n'ont pas encore obtenu leur permis. Je ne sais pas de quoi cela dépend, je ne sais pas si c'est parce que ce sont des demandes impossibles.

M. LIZOTTE: Chez nous il y en a qui ont fait des demandes en 1961 et, en 1966, ils n'avaient pas encore eu de réponse.

M. VAILLANCOURT: Est-ce qu'ils ont eu une réponse depuis?

M. LIZOTTE: Non.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre est en faveur qu'un transfert de permis soit autorisé à une compagnie canadienne qui se vend à une compagnie de transport américaine?

M. LIZOTTE: Je n'ai jamais été en faveur de vendre nos guenilles aux étrangers.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que la régie accepte de tels transferts? La loi le défend-elle?

M. LIZOTTE: Il est évident que ce sont des entreprises privées. Maintenant, le propriétaire, par exemple...

M. RUSSELL: Il n'y a pas de transfert de permis.

M. ROY: Il n'y a pas de problème. Ce n'est pas le transfert de permis, on ne transfère que les actions dans les compagnies.

M. LIZOTTE: Vous savez, je tiens à le répéter encore cette année. C'est une régie. Quand tout est bien terminé, les plaignants viennent à mon bureau et disent qu'ils se sont fait organiser. Je n'ai rien à dire à ça. Je n'ai même pas le droit de faire monter le président à mon bureau pour lui dire: Dans cette affaire là... D'ailleurs je ne l'ai jamais fait venir dans ces circonstances. Je l'ai rencontré à l'occasion de...

M. VAILLANCOURT: Je suis au courant que des compagnies canadiennes de transport ont vendu leurs actions à des compagnies américaines et elles attendent le transfert de la régie. Il ne se fait pas. Je ne sais pas si ça peut se faire. Elles ont vendu toutes leurs actions, et le transfert est demandé depuis trois ou quatre ans et il n'y a aucun transfert d'accepté.

M. RUSSELL: Il y a deux choses différentes. Est-ce qu'ils ont acheté l'actif ou s'ils ont acheté les actions?

M. VAILLANCOURT: Je ne sais pas de quelle manière les transactions ont été faites.

M. BLANK: S'il y a une demande de transfert, cela veut dire qu'ils ont acheté l'actif.

UNE VOIX: Probablement que ce n'était pas une compagnie, non plus.

M. BLANK: Mais sur la question du délai de la régie, je voudrais faire la remarque au sujet de la Régie des services publics. On a eu le même problème dans les cours de la province. Des juges ont entendu des cas et n'ont pas rendu de jugement après six mois, un an, deux ans. On a passé un amendement au code de procédure, l'année passée: le juge doit rendre une décision six mois après l'enquête. Et je ne sais pas pourquoi on ne fait pas un amendement à la Loi de la Régie des transports et à la Loi de la Régie des services publics pour les forcer de rendre un jugement dans un délai déterminé. Si le jugement n'est pas bon, on peut aller en appel ou prendre d'autres procédures, mais au moins, le citoyen serait certain d'avoir un jugement dans un sens ou l'autre avant six mois.

M. LIZOTTE: C'est une excellente suggestion. Je vais la soumettre.

M. BLANK: Aussi, il y a une autre chose que j'ai notée. Dans vos remarques, M. le Ministre — je veux parler de la Régie des transports — vous avez oublié deux sections dans la Régie des transports. Je veux parler du camionnage, du transport pour les écoliers et du transport par autobus. Mais, au sujet du transport maritime et du louage des voitures, je ne sais pas pourquoi ces voitures sont dans la Régie des transports?

Dans les autres provinces, elles n'ont pas...

M. LIZOTTE: Il y a un amendement qui vient de sortir...

M. BLANK: Mon client serait très heureux.

M. LIZOTTE: Oui! Alors, vous pouvez lui envoyer votre compte, son affaire est réglée.

M. BLANK: Quand pouvons-nous espérer cet amendement?

UNE VOIX: Bientôt.

M. LIZOTTE: Vous savez, la réponse ne sera pas « bientôt ». Pendant la présente session, nous allons avoir les amendements majeurs qui vont passer.

UNE VOIX: Oui.

M. LIZOTTE: Là, où j'ai eu du souci, c'est qu'au comité de législation, les avocats ont pensé à un moment donné, que nous serions mieux de faire une refonte de tout le code de la route.

M. BLANK: Oui.

M. LIZOTTE: Il y a des choses qui sont trop urgentes à l'heure actuelle, nous ne pouvons pas attendre la refonte. Nous avons eu le code municipal, par exemple, ça prend du temps à refondre ça. C'est un métal qui est dur. A tout événement, soyez assurés qu'il y a des priorités et dans l'affaire...

M. BLANK: Autos de louage.

M. LIZOTTE: ... autos de louage, c'en est une priorité. Comme c'est là, c'est une nuisance.

M. BLANK: Ce n'est pas seulement une question d'entreprise privée, c'est seulement une question d'assurance et ça peut être contrôlé facilement par le service des véhicules automobiles. Cela serait très facile. Avec cela, je suis prêt à adopter votre budget.

M. MAILLOUX: Est-ce que j'ai bien saisi tantôt, si le ministre a répondu qu'éventuellement, durant la prochaine session, lors des modifications apportées à la Régie des transports, il serait question des suggestions du rapport de la commission Lippé à l'effet que, éventuellement, il y aurait une régie qui s'occuperait du transport des camions à bascule?

M. LIZOTTE: Je n'ai parlé du rapport Lippé en aucun temps...

M. MAILLOUX: Non!

M. LIZOTTE: ... pendant la discussion de mon budget précisément parce qu'il y a eu une motion qui a été présentée, je l'ai dit à la première séance. Il y a une motion qui a été présentée par le député de Charlevoix. C'est référé, ici, au comité. Alors, je pense que ce serait manquer de sagesse que de faire des pronostics sur des études qui ne sont pas encore faites en comité. J'aime mieux attendre les re-

commandations du comité, puis à ce moment-là, nous allons nous occuper de les mettre en application.

M. MAILLOUX: Est-ce que ça voudrait dire que lors de la discussion en comité qu'il sera possible, éventuellement, pour les parties en cause, de pouvoir en discuter, sans que le ministre donne une réponse catégorique?

M. LIZOTTE: Oui, oui. D'ailleurs, je verrais d'un mauvais oeil, que l'on aurait renvoyé cela en comité et que l'on n'entendrait pas les parties intéressées.

M. VAILLANCOURT: M. le Président, parmi les amendements à la Loi de la Régie des transports, est-ce qu'il va y avoir plusieurs marchandises qui vont être exemptes du contrôle de la Régie des transports?

M. LIZOTTE: On parle — je ne dirais pas d'une amélioration, il y aura amélioration sans aucun doute — mais d'une transformation des régies. Je ne peux pas vous dire à l'heure actuelle quel en sera le contenu. Si je le savais, je l'aurais apporté, et j'aurais dit: Voici, c'est ça qu'on va faire.

M. VAILLANCOURT: Il y a un problème qui existe actuellement dans le transport de la tourbe, du « peat moss » en anglais. La saison pour le transport de la tourbe commence le 15 février et se termine vers le 1er juillet, 15 juillet. Actuellement, les camions qui veulent transporter de la tourbe doivent avoir un permis de la Régie des transports et il est très difficile d'avoir des camions pour faire transporter la tourbe, parce que c'est une saison de transport qui est trop courte, qui ne dure pas toute l'année; on a besoin de camions pendant environ deux mois, et il y a une ruée générale. Ensuite on peut se passer des camions, et les camionneurs ne sont pas intéressés à faire une demande de permis. Vu que c'est un produit de la terre, et que c'est une richesse naturelle pour la province, je crois que la régie ou le gouvernement devrait faciliter aux commerçants la recherche des capitaux venant des États-Unis.

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle il y a certaines exemptions pour le sable, la terre, le gravier ou pierre des champs ou pierre concassée. La régie n'a pas d'objection à ajouter la tourbe à cela parce que c'est un produit au même titre que les autres produits. Après tout la tourbe, c'est pratiquement de la terre. Alors

ça entre dans la même famille. La régie n'a pas d'objection à ça.

M. VAILLANCOURT: Mais actuellement c'est contrôlé par la Régie des transports.

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Je crois que ça devrait être exempt du contrôle de la Régie des transports vu que c'est un transport saisonnier, que ça prend énormément de camions pendant la saison et que ça dure à peu près deux ou trois mois. Il s'en transporte un peu, mais pas tellement.

M. LIZOTTE: On n'a pas d'objection à ça du tout.

M. VAILLANCOURT: Moi, j'ai demandé des permis il y a plus de deux mois et je ne les ai pas eus.

M. RUSSELL: Il n'y a pas d'objection à le demander.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que vous me l'accordez sans l'ajouter dans la loi?

M. RUSSELL: Non, non, il faut le recommander...

M. VAILLANCOURT: Il faut que ça soit ajouté dans la loi. D'accord.

M. LIZOTTE: Vous avez demandé des permis?

M. VAILLANCOURT: Oui.

M. LIZOTTE: Cela fait combien de mois? Deux mois?

M. VAILLANCOURT: Environ.

M. LIZOTTE: On donne des permis temporaires. Est-ce que c'est un permis temporaire?

M. VAILLANCOURT: Bien, j'ai communiqué ce soir avec les camionneurs qui ont demandé des permis. Ils m'ont dit qu'ils venaient de recevoir une lettre, que c'était en suspens pour dix jours pour savoir s'il y avait objection de la part des autres compagnies de transport.

M. LIZOTTE: Vous n'avez pas d'objection à ça, M. le Président?

M. VAILLANCOURT: Ils vont attendre dix jours et puis on va voir ce qui va arriver.

M. BLANK: S'il n'y a pas d'objection, on n'a pas besoin d'avoir une séance publique, on peut l'accorder en Chambre et ça prend 11 ou 12 jours. Faites pression chez le secrétaire et il va l'avoir.

M. VAILLANCOURT: Ce que je me demande, moi, c'est pourquoi on n'accorde pas un permis temporaire, une semaine plus tard, si vous voulez, et s'il y a objection, le retirer ce permis, ça finit là. Mais là, si vous voulez l'exempter dans la loi, ça règle le problème.

M. LIZOTTE: Quand vous lésez un droit, même seulement une semaine, c'est un droit qui est lésé.

M. LE PRESIDENT: Article 1: Traitements, adopté?

Article 1, adopté. Article 2: Frais de voyage?

M. MAILLOUX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 3: Matériel, articles de bureau, impressions et abonnements, adopté. Article 4: Honoraires et autres dépenses, adopté?

M. BLANK: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 8: Régie des services publics, Article 1: Traitements?

M. MAILLOUX: Régie des services publics, quels sont les président et vice-président de la Régie des services publics?

M. BLANK: Comme le député de Marguerite-Bourgeoys l'a déclaré l'autre soir, avec les membres du Barreau et les autres gens intéressés à Montréal, je ne pourrais pas dire que c'est un scandale, mais pas loin. Parce qu'il y a des causes devant la Régie des services publics, des causes d'expropriation qui durent des années et des années. Quand je parle des années, je parle de 8 ou 10 ans. Et c'est une grande injustice pour les citoyens. On ne parle pas des affaires de \$1,000, on parle des millions. Des millions qui sont enterrés par la Régie des services publics qui ne peut entendre les causes. Il n'y a pas assez

de personnel à la régie. C'est peut-être une question de compétence. Je ne veux pas parler de cette question de compétence, mais chaque année, le nombre augmente et aussi dans la Régie des services publics...

UNE VOIX: Cela baisse.

M. BLANK: Cela ne baisse pas. Regardez les chiffres et vous allez voir que les causes augmentent chaque année. Et aussi, il y a beaucoup de causes qui ont eu leurs séances publiques, mais pas de jugement. Pas une question de 3 mois ou 4 mois, mais 2 ans, 4 ans, 5 ans, 6 ans. Et je veux la même sorte d'amendement avec la Régie des services publics.

M. LIZOTTE: Actuellement, nous avons l'intention de faire une Régie des expropriations simplement pour ça.

M. BLANK: Oui, c'est ça.

M. LIZOTTE: Et on va tâcher de faire marcher ça sur le même système que le bureau d'expropriation de Montréal.

M. BLANK: Oui, mais ça ne règle pas le problème. Parce que l'on peut faire l'expropriation de Montréal en même temps et l'expropriation de Montréal, ce n'est pas tellement un tribunal. Les gens viennent pour essayer de régler leurs cas avec un arbitre. Parce qu'on ne prend pas de notes, on ne fait pas tellement une cause, on discute l'affaire...

M. LIZOTTE: Alors, il n'y a pas beaucoup d'avocats.

M. BLANK: Non, il y a des avocats. Les avocats sont dans la salle à côté, peut-être avec un des membres de la régie. On discute le cas et on essaie d'en arriver à une décision et je dis que 50% du temps, on arrive à une décision.

Mais la même chose peut arriver ici à Québec avec le bureau d'expropriation, le service de M. A d a m . Il n'y a pas de doute que cela arrive exactement de la même façon mais après le bureau d'expropriation de Montréal ou après ce bureau dont vous parlez maintenant, M. le Ministre, l'appel est à la Régie des services publics et c'est pour cela qu'on doit abolir cette Régie des services publics et la changer en tribunal, de sorte qu'avec des experts, le juge en chef, pourra avoir un tribunal d'au moins trois personnes, le juge en chef doit être un avocat

expérimenté en expropriation et parmi ses adjoints, il doit y avoir un évaluateur, peut-être un économiste, peut-être un homme d'affaires, ça dépend, aussi un comptable, parce qu'en expropriation, ce n'est pas seulement une question d'intérêts. Il y a des cas, des édifices commerciaux, etc., et même on peut faire de la location. Cela ne prend pas seulement des hommes qui ont un peu d'expérience dans le monde, cela prend des experts. Et on doit régulariser, parce que franchement, les avocats de Montréal ne veulent pas plaider devant cette régie.

M. RUSSELL: C'est en voie de réorganisation.

M. BLANK: Mais quand?

M. LIZOTTE: Est-ce que vous pouvez me dire si vous êtes en faveur de la motivation des jugements qui sont rendus?

M. BLANK: Oui, oui.

M. LIZOTTE: Entendu que... Entendu que... Entendu que...

M. BLANK: Oui, parce que nous avons droit d'appel, même à la Régie des services publics et le cas va devant la cour d'Appel et au moins on va entendre le raisonnement des juges. Dans le bureau d'expropriation de Montréal, on ne donne aucune raison, devant la Régie des services publics, on donne un jugement écrit, mais pas tellement long.

M. LIZOTTE: C'est ce qui est long et c'est ce qui retarde aussi quelquefois. Mais il y a eu dans plusieurs cas des dossiers complets. Sur 597 causes du gouvernement, par exemple, il y a 498 dossiers qui sont incomplets.

M. BLANK: Oui, mais si c'est incomplet, ils ne sont pas incomplets du côté des requérants, ils sont incomplets du côté gouvernemental. Et, à un moment donné, on peut faire ce qu'on fait dans les cours, si on n'est pas prêt on procède ex parte, et on va voir comment ils vont faire le dossier...

M. LIZOTTE: Actuellement, nous avons amélioré le système, nous avons demandé à un groupe de notaires, à la Voirie, de sortir les dossiers, de les compléter et de les faire parvenir à la Régie des services publics. Je pense que cela va s'améliorer sensiblement.

M. BLANK: Dans le code de procédure, il y a une procédure qui s'appelle une motion de péremption. Quand une cause est devant le tribunal puis qu'une partie ou l'autre ne fait rien dans cette affaire dans une période d'un an, on donne un avis de trente jours. Si on ne complète pas les procédures dans trente jours, la cause est radiée. On peut avoir une procédure semblable ici: procéder ex parte contre le gouvernement si le gouvernement n'est pas prêt. Il s'agit de l'argent des citoyens. Des hommes ont perdu leur commerce et n'ont pas d'argent pour ouvrir un autre commerce. Je connais un cas à Montréal où on a exproprié un restaurant. Il a fallu trois ans avant que la personne ait ses \$25,000 pour son restaurant, mais, pendant ces trois ans, elle travaillait comme cuisinier dans un autre restaurant parce qu'elle n'avait pas un sou, parce que la banque ne voulait pas lui prêter parce qu'elle ne savait pas quel jugement serait rendu.

M. LIZOTTE: Alors, avec la Régie des expropriations, je pense que...

M. BLANK: Peut-être que c'est une amélioration, mais avant d'en voir les effets je ne peux donner une opinion.

M. RUSSELL: D'après les chiffres, c'est plus bas que l'an dernier.

M. VAILLANCOURT: Causes nouvelles entrées 641, et causes inscrites sur le rôle pour enquête 533.

M. BLANK: Voilà, ils ont inscrit: nouvelles causes 641; ils ont rendu jugement sur 323. Page 68, si on prend les causes nouvelles...

M. RUSSELL: Sur le rôle pour enquêtes: 533.

M. BLANK: On a rendu jugement sur 263, on en a enlevé 120, ça fait 383, et il reste 200 causes de plus, chaque année.

M. RUSSELL: Mais plusieurs de ces causes se règlent en dehors de la Cour.

M. BLANK: Oui, mais ce n'est pas ça, mais la plupart des causes vont Ici.

M. RUSSELL: C'est en 1966.

M. BLANK: Mais je prends les chiffres donnés par le ministre, et je vois qu'il y a 200 cau-

ses qui restent en suspens cette année, en 1967.

A part ça, en plus des 533, il y en a 108 qui sont entrées, qui ne sont pas inscrites, qui ne sont pas prêtes pour le procès.

M. RUSSELL: Moi, je ne cherche pas à défendre ce qui se fait actuellement...

M. BLANK: Non, non, c'est chose courante, il n'est pas question de le cacher pour des années, ce n'était pas mieux avant 1966 non plus. Ce n'est pas une question partisane que l'on discute ici; mais depuis quelques années il est question d'expropriation...

M. RUSSELL: Je suis bien d'accord.

M. BLANK: Maintenant l'expropriation se fait de jour en jour, depuis 1962-1963, particulièrement à Montréal.

M. LE PRESIDENT: Adopté, article 1? Adopté. Article 2: Frais de voyage.

M. VAILLANCOURT: Un instant.

M. LE PRESIDENT: Article 2: Frais de voyage? Adopté. Article 3: Matériel, articles de bureau, impressions et abonnements, adopté. Article 4, adopté.

M. VAILLANCOURT: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Poste 9: Bureau d'expropriations à Montréal. Article 1: Traitements. Adopté. Article 2: Frais de voyage, adopté. Article 3 et 4, adoptés.

Messieurs du comité, je vous remercie sincèrement de votre collaboration...

M. VAILLANCOURT: Il y en a encore.

M. LE PRESIDENT: ... cela a été un plaisir pour moi que de présider...

M. VAILLANCOURT: Il y en a encore.

M. LE PRESIDENT: Encore quelque chose?

M. VAILLANCOURT: Il y a encore les postes budgétaires 11, 12 et 13.

M. MAILLOUX: Est-il possible au ministre de nous donner le tableau des subventions qui sont accordées aux traversiers?

M. VAILLANCOURT: Il y a encore des articles très importants.

M. LIZOTTE: Je m'excuse, je n'ai pas porté attention.

M. MAILLOUX: Est-ce que ce serait possible d'avoir la lecture des subventions payées aux traversiers, dans la province de Québec?

M. LIZOTTE: Oui.

M. MAILLOUX: Je peux l'avoir?

M. LIZOTTE: Est-ce que vous voulez l'avoir...

M. MAILLOUX: Si c'était possible, oui. C'est parce qu'il y a d'autres députés qui sont absents et qui avaient demandé évidemment de prendre les notes nécessaires.

M. LIZOTTE: Oui, avec la permission du président.

M. ROY: Vous pourriez le mentionner pour le journal des Débats, parce qu'il y a d'autres députés qui veulent des copies.

UNE VOIX: Je vais le déposer...

UNE VOIX: On ne dépose pas en comité.

M. MAILLOUX: Il n'y aurait pas moyen de la lire?

M. VAILLANCOURT: Je pense que le ministre aurait le temps de lire la liste et elle serait inscrite au journal des Débats.

M. LIZOTTE: Compagnie de transport du Bas-St-Laurent, \$330,000. Réserve pour service de la Basse-Côte-Nord, \$130,000. Agence maritime, \$25,000. Coopérative de transport maritime et aérien, \$55,000. La traverse Nord au Sud limitée, \$150,000. Compagnie de navigation de Trois-Pistoles, \$5,000. La Compagnie de traverse de Rivière-du-Loup, \$20,000. Le Syndicat coopératif de la traverse Saint-Juste-du-Lac, \$2,000. Paul-Eugène Lavoie, à l'île-aux-Grues, Montmagny, \$6,000. Compagnie de navigation Cartier, \$42,000. La Compagnie de traverse Matane-Godbout Limitée, \$50,000. Ernest Cormier, Havre-Aubert, île de l'Entrée, Cap-aux-Meules, \$6,000. Albert Vézina, île-aux-Grues, Montmagny, un transport pour l'hiver, \$500. Traverse Lotbinière - Deschambault: \$5,000 et Montmagny Air Service, de Montmagny à l'île aux Grues, le service d'hiver: \$6,000.

M. MAILLOUX: Est-ce que l'on pourrait me passer la liste, un instant, que je puisse en prendre connaissance?

M. LIZOTTE: Oui.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre voudrait me dire si, en ce qui regarde la traverse Baie Sainte-Catherine-Tadoussac, il serait question, dans un avenir prochain, qu'elle soit intégrée au réseau routier de la province, ou s'il n'y a aucune prévision à cet effet?

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, il n'y a pas de subventions du ministère des Transports à cet effet.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le poste budgétaire 10 est adopté?

M. MAILLOUX: Non, et je ne voudrais pas engager le ministre dans un débat politique.

M. LIZOTTE: Je pense que je serais autorisé à vous dire qu'à l'heure actuelle, la question de toutes ces traverses, les traverses qui remplacent les ponts, est à l'étude pour tâcher de les intégrer aux réseaux routiers, de sorte que — je ne parle pas de la traverse de Lévis — ces petites traverses, traverses de \$6,000 de \$4,000, il y en a même de \$2,000, puissent être organisées ou qu'il n'y ait rien à déboursier.

M. MAILLOUX: A présent, je disais tantôt que je ne voudrais pas entraîner le ministre dans un débat politique, je pense que le sous-ministre connaît parfaitement ma pensée à cet effet-là, est-ce que, en ce qui regarde la traverse de l'île aux Coudres — malgré les pressions formidables qui sont venues devant le ministre récemment — on doit croire aux paroles qui ont été dites par un homme public à l'île aux Coudres, la semaine dernière, à l'effet qu'un bateau de Trois-Rivières serait amené à l'île aux Coudres prochainement?

M. LIZOTTE: L'autorité ne vient pas du ministre des Transports et Communications. Seulement je sais qu'à l'heure actuelle il y a une étude particulière qui se fait avec l'intention de donner un autre service que celui que vous avez dans le moment. Ce que nous avons fait, nous avons fait nommer un administrateur en la personne de M. Vien, du bureau de l'Auditeur, ce qui a entraîné une dépense supplémentaire de \$28,000 en subventions pour 67-68, de façon qu'il soit financé sans déficit. A l'heure actuelle, une étude est faite par un autre expert, toujours avec l'in-

tention d'avoir un navire qui va donner un meilleur service, un service plus fréquent et surtout pour la saison d'hiver.

M. MAILLOUX: Mais actuellement, il n'y a pas moyen de prêter foi à la déclaration qui a été faite voulant qu'un bateau de Trois-Rivières serait éventuellement...

M. LIZOTTE: Qui a fait cette déclaration?

M. MAILLOUX: Pardon?

M. LIZOTTE: Qui a fait cette déclaration?

M. MAILLOUX: La déclaration a été faite par des gens qui n'ont pas juridiction dans le provincial. Nous sommes en période de campagne électorale. Je sais que les gens de l'île aux Coudres seraient désireux de voir améliorer ce service.

J'ai eu de nombreux appels téléphoniques demandant si c'était véridique que l'un de ces bateaux, retirés de la circulation entre Sainte-Angèle et Trois-Rivières, serait dirigé vers l'île aux Coudres. On m'a donné comme réponse évidemment qu'ils n'avaient entendu parler en aucune façon d'un tel projet dans un avenir immédiat.

M. LIZOTTE: Tout à l'heure, quand j'ai parlé des traverses, je sais qu'il y a une étude particulière qui est faite et que vous êtes les premiers sur la liste. D'ailleurs, c'est ce qui se fait à l'heure actuelle. Il est malheureux que ce soit en temps de campagne électorale, cela a quasiment l'air d'un ballon politique, mais j'ai l'impression que le premier ministre n'a pas l'intention de se servir d'un ballon politique envers qui que ce soit dans l'administration de mon ministère. Je serais porté à croire que cette chose va se réaliser.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. VAILLANCOURT: Le poste budgétaire 10, nous allons le réserver pour discussion en Chambre. Nous ne l'adopterons pas ce soir. Nous sommes prêts à adopter les postes budgétaires 11 et 12.

M. BLANK: Le poste budgétaire 13...

M. VAILLANCOURT: Au poste budgétaire 13, nous avons des questions à poser.

M. BLANK: ... achat, construction et transformation d'immeubles, etc.

- M. RUSSELL: Les immobilisations.
- M. BLANK: Pourquoi les \$2 millions?
- UNE VOIX: Les élections s'en viennent.
- M. BLANK: Je pensais que c'était pour les achats d'avions.
- UNE VOIX: Ah, ah! c'est pour les immobilisations.
- M. RUSSELL: Les immobilisations. C'est le contrat qui a été signé en 1966 par...
- M. BLANK: Ah, oui! Je pensais que c'était pour des immeubles.
- M. LE PRESIDENT: Alors les postes budgétaires 12 et 13 sont adoptés.
- M. VAILLANCOURT: Est-ce qu'il y a autre chose à part l'achat des avions, au poste budgétaire 13? C'est seulement pour l'achat des avions?
- M. LIZOTTE: C'est ça!
- M. BLANK: Les avions... Ah, oui! les bâtisses...
- M. VAILLANCOURT: Les bâtisses relèvent du ministère des Travaux publics?
- M. RUSSELL: Le contrat est signé.
- M. LE PRESIDENT: Adopté?
- M. BLANK: Adopté.
- M. VAILLANCOURT: Adopté.
- M. ROY: Il reste seulement le poste budgétaire 10 pour être discuté en Chambre.
- M. VAILLANCOURT: Nous sommes obligés de garder un poste budgétaire pour discussion en Chambre. Nous avons choisi celui-ci. Cela peut arriver qu'il n'y ait aucune discussion et que ce soit adopté.
- M. LIZOTTE: Je préfère que ce soit le poste budgétaire 10, parce que cela regarde le transport maritime, c'est une affaire à l'eau!
- M. LE PRESIDENT: Je remercie tous les membres du comité. Je répète ce que j'ai dit tantôt. Je vous remercie pour votre franche collaboration. Vous avez facilité mon travail. Merci.

(20 h 58)