



# DÉBATS

de

**l'Assemblée nationale**

du

**QUÉBEC**

---

**QUATRIÈME SESSION - 28<sup>e</sup> Législature**

**Commission des transports et communications**

**Crédits du ministère des Transports et Communications (2)**

**Les 18 et 19 mars 1969**

---

**Président : l'honorable Gérard Lebel**

**Commission des Transports  
et Communications**

**Crédits du ministère**

**Séance du 18 mars 1969**

(Quinze heures cinquante trois minutes)

M. SAUVAGEAU (président de la commission des Transports et Communications): Madame, messieurs, nous en étions au poste budgétaire 1: Administration; article 1: Traitements et indemnités.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, nous sommes déjà engagés dans la discussion des crédits point par point, mais j'aimerais souligner au ministre que nous serons obligés d'être beaucoup plus circonspects étant donné qu'il n'y a pas eu de dépôt du rapport du ministère des Transports et des Communications. Je regrette beaucoup que nous ayons dû procéder sans avoir ce rapport. Est-ce que, par hasard, le ministre en aurait un de prêt? Est-ce qu'on pourrait nous en remettre une copie à brève échéance?

M. LIZOTTE: Transports et Communications.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ne pouvez-vous pas prévoir qu'il pourra être prêt pendant que nous discutons les crédits.

M. LIZOTTE: Je ne pense pas qu'il soit complété à l'heure actuelle.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je dis cela pour expliquer qu'il nous faudrait en l'occurrence, poser plus de questions. Nous reprenons l'article 1. Je voudrais savoir si le sous-ministre est toujours le même au ministère des Transports et des Communications.

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Parce que j'ai remarqué qu'il n'est pas présent à l'occasion de ces discussions.

M. LIZOTTE: Il espérait que nous passerions après Pâques.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le ministre pourrait-il nous dire s'il y a un sous-ministre adjoint de nommé?

M. LIZOTTE: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il prévoit en nommer un à brève échéance?

M. LIZOTTE: Nous le croyons.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y aurait une possibilité de savoir s'il y a un adjoint parlementaire de nommé? J'ai eu l'impression qu'il y en a eu un de nommé, au ministère des Transports et Communications, mais c'est un peu vague. Qui est-t-il? Est-ce que nous pourrions avoir le nom?

M. LIZOTTE: C'est le député de Rouyn-Noranda.

M. BOURASSA: Parce que le parti a établi plusieurs titres de nominations. Il y a le ministre délégué, et il y a l'adjoint parlementaire. Est-ce que, dans votre ministère, vous avez un ministre délégué?

M. LIZOTTE: Chez nous, non, nous avons un adjoint parlementaire.

M. BOURASSA: Vous avez un adjoint. Lui a les \$4,000. Le ministre délégué, lui, n'a pas les \$4,000.

M. LIZOTTE: Etant donné qu'il n'y en a pas, nous n'avons pas de budget pour ce poste-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que je pourrais savoir depuis combien de temps le député de Rouyn-Noranda a été nommé adjoint parlementaire?

M. LIZOTTE: Exactement, je ne le sais pas. Il pourrait répondre lui-même.

M. FLAMAND: Depuis la fin d'octobre 1968.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il pourrait nous dire de quoi il s'occupe exactement, l'adjoint parlementaire?

M. FLAMAND: Je m'occupe de tout ce qui m'est confié par le ministre ou le ministère.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Les tâches spéciales. Le ministre pourrait-il nous dire comment il entrevoit son...

M. LIZOTTE: De façon générale, l'adjoint parlementaire s'occupe de la représentation

que le ministre lui-même ne peut faire, étant donné ses nombreuses fonctions.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'ai une question additionnelle à poser. Le député de Rouyn-Noranda est-il souvent allé au ministère des Transports et Communications depuis qu'il a été nommé au mois d'octobre?

M. LIZOTTE: Cette question m'est-elle adressée?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense que ce serait peut-être plus pertinent, si M. le président me le permet, que je la pose à la personne concernée.

M. FLAMAND: J'y suis allé toutes les semaines excepté les semaines où j'ai dû, comme votre confrère Me Jean Bienvenue, m'absenter pour cause.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, nous sommes ici pour parler des transports et des communications. Quand nous parlerons d'autres ministères, à ce moment-là... D'ailleurs Me Jean Bienvenue n'est pas un député ministériel et n'a pas du tout les mêmes responsabilités.

M. FLAMAND: Non, mais si cela avait été...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, l'adjoint parlementaire dit qu'il est allé à toutes les semaines au ministère.

M. FLAMAND: Disons toutes les semaines. Peut-être pas à toutes les semaines, mais assez régulièrement, excepté pendant cette période où j'ai dû m'absenter pour cause. Cause que votre confrère pourrait...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est une réponse assez vague. Pourrait-il nous dire combien de fois il y est allé depuis le mois d'octobre?

M. LIZOTTE: M. le Président, je m'objecte à cette question-là. Vous savez ce n'est pas un examen de conscience et ça ne regarde absolument pas le budget. Je m'objecte à ce que l'on fasse le procès de l'adjoint parlementaire. Si l'on veut faire le procès du ministre, qu'on me pose des questions et je vais répondre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'est pas question de faire le procès de personne mais

il n'y a jamais eu d'adjoint parlementaire auparavant. Nous savons qu'il y a un salaire donné à l'adjoint parlementaire. Je pense que lorsque nous discutons des crédits il est logique de poser des questions relativement au travail qui est fait par cet adjoint parlementaire, si c'est une question d'intérêt général.

M. LIZOTTE: Sur ma responsabilité de ministre des Transports et Communications, l'adjoint parlementaire remplit les fonctions qui m'ont été assignées. Je pense que, dans ces fonctions-là, ce n'est pas en faisant des présences au bureau ou en pointant à l'horloge, que l'on prouve son efficacité. On peut lui confier des travaux qui se font, de façon générale, en dehors de son bureau du parlement et également en dehors de son bureau du ministère.

M. BOURASSA: M. le Président, le ministre tantôt, dans les fonctions qu'il a dit attribuer au secrétaire parlementaire, a donné l'impression que c'était essentiellement une fonction de représentation.

M. LIZOTTE: En grande partie, c'est ça.

M. BOURASSA: C'est-à-dire qu'il représente le ministre et le ministère au cours de congrès ou de cérémonies...

M. LIZOTTE: Il est représentant du ministre ou il doit être, lorsque celui-ci est absent parce qu'il est en Chambre ou à son bureau, soit ici au parlement, ou encore à son bureau sur le chemin Sainte-Foy.

M. BOURASSA: Alors, c'est principalement une fonction de représentation.

M. LIZOTTE: Non, pas principalement. Il ne faudrait pas changer ce que j'ai dit. Ce n'est pas principalement, c'est en outre de cela. Il étudie une grande partie des rapports qui nous viennent. Je lui en fais faire des résumés. Ce sont ces résumés qu'il me donne, à un moment donné, pour que je complète les études que j'ai à faire, qu'il s'agisse de transport, de sécurité routière ou d'autres sujets qui ont trait à l'administration du ministère.

M. BOURASSA: Est-ce que c'est trop indiscret de demander au ministre s'il y a eu plusieurs rapports comme cela? Il y a eu des résumés, ou il considère que...

M. LIZOTTE: J'ai eu une moyenne d'environ

quatre rapports par mois, au moins. Des résumés qui ont été faits.

M. BOURASSA: Par le secrétaire parlementaire?

M. LIZOTTE: Par le secrétaire parlementaire.

M. BOURASSA: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Le sous-article 1 est-il adopté?

Adopté.

Sous-article 2 — Frais de voyage.

M. BOURASSA: Des voyages à l'intérieur du Québec, je suppose, pas en...

M. LIZOTTE: Habituellement oui.

M. BOURASSA: Cela ne comprend pas les voyages en France?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est pour les représentations à différents congrès. Ou quel type de voyages ici?

M. LIZOTTE: Nous avons environ vingt personnes qui voyagent régulièrement. Ce sont des voyages nécessairement...

M. BOURASSA: Montréal-Québec quoi?

M. LIZOTTE: Montréal-Québec en grande partie. Sherbrooke quelquefois aussi.

M. BOURASSA: Parce que le ministre doit constater que dans les différents autres services... Il y a \$80,500 pour les frais de voyages au service central de transport aérien, \$52,000 au service d'inspection, \$108,000 au bureau des véhicules automobiles. Cela, c'est pour les hauts-fonctionnaires?

M. LIZOTTE: Pas nécessairement.

M. BOURASSA: Les fonctionnaires d'administration?

M. LIZOTTE: Ce sont les fonctionnaires d'administration.

M. VAILLANCOURT: Pour les ministres des autres ministères, qui voyagent avec les avions du ministère des Transports et Communications,

est-ce que c'est inclus dans ces crédits ou ce sont des crédits qui proviennent de leur ministère?

M. LIZOTTE: Je vais répondre ici à cet article. Je n'ai pas d'objection. Cela reviendra, peut-être, au service aérien. La question est posée avec tellement d'amabilité. Je dois répondre que les différents ministères paient pour les différents voyages qu'ils font avec les avions de la province.

M. VAILLANCOURT: Ils remboursent le ministère des Transports et Communications?

M. LIZOTTE: Absolument.

M. VAILLANCOURT: Pour les voyages qu'ils font?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Pour leur ministère.

M. LIZOTTE: Oui, c'est exact.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 2, adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'ai une question.

M. SEGUIN: J'attendais qu'on épuise les questions dans cet ordre-là. Je voudrais y revenir et ma question serait plutôt d'ordre général, en rapport aux différentes sections du ministère. Je la pose cette fois-ci, en cette occasion. Peut-être que le ministre pourra répondre. Je ne demande pas le gros détail, mais je vois que le montant total qu'on dépense, dans votre ministère pour les frais de voyage, se chiffre par \$367,600.

M. LIZOTTE: Le montant total pour...

M. SEGUIN: Les frais de voyage, dans la totalité de votre budget.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Dans les différents services.

M. SEGUIN: Les différents services. Alors, c'est un montant de \$367,600 et, si je regarde votre budget de dépenses, vos prévisions de dépenses ordinaires, c'est environ \$13,500,000.

Je regarde cette proportion de \$367,000 au montant total, et je fais une comparaison, mentalement si vous voulez, avec l'administration locale, un budget de \$600,000 dont les frais de

voyage pourraient monter à \$20,000, ce serait considéré comme exagéré.

Est-ce que le ministre pourrait me donner plus de détails, plus de renseignements en regard de ces voyages? Dans les différents services, qui voyage? Est-ce vos fonctionnaires?

M. LIZOTTE: Nous sommes au ministère des Transports et Communications. Je n'ai pas besoin de vous dire que mon ministère est « dans le chemin » en grande partie, au sens propre du mot...

M. BOURASSA: Nous nous sommes posé la question...

M. LIZOTTE: Je l'ai pris là, à tout événement, et je le garde là aussi parce que c'est sur les routes que l'on doit faire le travail. La majorité de nos inspecteurs sont sur les routes. Ce sont là les frais de voyage. Également lorsqu'il s'agit de sécurité routière, nos inspecteurs, les moniteurs qui vont donner des cours, etc., alors tout cela peut paraître extraordinaire, cela n'a pas le même sens que les frais de voyage soit pour le ministère de l'Éducation, soit pour le ministère de la Voirie ou pour un autre ministère.

Je pense que cela serait la raison pour laquelle, en proportion, vous auriez raison de dire: Quand on fait des comparaisons en proportion, apparemment que pour un budget de \$13 millions, le montant peut sembler très élevé. Mais c'est précisément à cause de ces raisons.

M. SEGUIN: C'est parce qu'il y a une augmentation de quelques milliers de dollars pour les frais de voyage, et je vois que le ministère des Transports et Communications a embauché cinq nouveaux employés. C'est-à-dire qu'il y a une augmentation du montant, mais ces cinq employés ne représentent pas l'augmentation dans les frais de voyage, loin de là. Je me demandais où on dépensait l'argent au juste.

Si je veux faire une comparaison, ce montant de \$367,600, représente de 700 à 800 voyages transcontinentaux, intercontinentaux. C'est pour cela que je trouvais que le montant était très élevé. Quel est le contrôle que le ministère peut avoir sur les frais de voyage des employés? Est-ce qu'il y a un rapport qui doit être fait régulièrement?

M. LIZOTTE: Les chefs de service autorisent les voyages, contrôlent le nombre de voyages qui sont faits et en même temps contrôlent le nombre de milles qui sont faits à chaque voyage.

M. SEGUIN: Il y a donc une comptabilité pour chaque voyage, des rapports, des « vouchers » qui appuient la dépense. C'est parce que nous voyons des montants: \$3,000 juste, \$10,000 juste, \$80,000 juste et cela se répète d'une année à l'autre. Je me demande si tout le monde voyage toujours dans les mêmes milieux, dans les mêmes circonstances.

M. BOURASSA: Nous prenons cela un peu comme tel. Vous savez, il y a eu \$17 millions de frais de voyage l'an dernier, et nous voulons savoir comment cela fonctionne dans un ministère.

M. LIZOTTE: Il y a eu un arrêté en conseil qui a déterminé les taux de voyage, l'arrêté en conseil 2688 qui donne la réglementation et le tarif de ceux qui voyagent. Ah, pardon! l'arrêté en conseil 2608.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est parce que, ce faisant, nous réalisons que le ministère des Transports et Communications est appelé à avoir énormément de frais au point de vue des transports aériens. Mais même là, le ministre nous a dit: Nous savons que chaque voyage de tous les autres ministères sont payés par les ministères en question. Voilà pourquoi nous sommes quand même un peu surpris de voir la hausse qui existe à l'heure actuelle.

M. LIZOTTE: Seulement, si nous les prenions article par article...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, cela serait peut-être préférable.

M. LIZOTTE: ... nous pourrions peut-être voir à quel endroit...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... parce que j'aurais d'autres questions à poser.

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

M. SEGUIN: D'ailleurs, M. le Ministre, j'ai posé la question d'ordre général à ce point-ci.

M. LIZOTTE: Je pourrais répondre avec plus de précision si nous prenions article par article.

M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 3: Frais de bureau et autres dépenses.

Adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ici, nous avons une diminution.

M. LIZOTTE: Nous avons une diminution parce que les frais de stationnement, par exemple, sont répartis dans les différents services. C'est encore comme les frais de voyage, ici.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, cela paraîtra ailleurs, dans d'autres services, lorsque nous les étudierons?

M. LIZOTTE: De cette façon-là, quand vous l'enlevez de l'administration... Cela devient une baisse de \$8,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui. Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. VAILLANCOURT: Ils sont répartis dans les services concernés?

M. LIZOTTE: Oui, oui.

M. VAILLANCOURT: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 4: matériel, articles de bureau, impressions et abonnements.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: «Impressions et abonnements », j'aimerais savoir exactement en quoi cela consiste. Lorsqu'il est question, par exemple, d'abonnements de revues pour la sécurité routière, j'imaginerais que cela irait à un autre service. Alors, je suis intéressée à savoir ce à quoi consistent impressions et abonnements?

M. LIZOTTE: Les impressions sont toute notre papeterie. Les abonnements sont les journaux, les revues...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y aurait possibilité de nous dire quel montant serait utilisé pour les abonnements sur cette somme de \$14,000?

M. LIZOTTE: Environ \$800 ou \$875.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour les abonnements, \$800. Et combien pour les impressions? Ce qu'on appelle « printing ».

M. LIZOTTE: \$650. Nous avons toute une série de chiffres pour, par exemple, les enveloppes de différents formats et également l'impression des enveloppes. Alors, là, vous avez \$875, \$319, \$323...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est pour la

papeterie du ministère, avec l'en-tête du ministère?

M. LIZOTTE: Absolument.

M. VAILLANCOURT: Il y a eu un changement dans la papeterie.

M. LIZOTTE: C'est la fleur de lys qui a coûté tout cela, quand nous avons fait le changement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, bon! C'est la fleur de lys qui a causé cette augmentation.

M. VAILLANCOURT: De quelle manière procédez-vous pour l'achat de la papeterie de votre ministère? C'est par l'entremise du service des achats?

M. LIZOTTE: Par le service général des achats, oui.

M. VAILLANCOURT: Par le service général des achats.

M. BOURASSA: Est-ce qu'il y a eu une réponse au service général des achats? Nous avons eu une discussion avec le premier ministre, là-dessus, au début de juillet et on devait changer les normes. Est-ce que le ministre est au courant?

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

M. BOURASSA: Mais le ministre n'a pas senti cela dans ses relations avec...

M. LIZOTTE: J'ai senti, mais je ne me suis pas mis le nez. Cela ne nous regardait pas.

M. LE PRESIDENT: Article 4, adopté?

M. BOURASSA: Nous pourrions développer le sujet.

M. LIZOTTE: Ah! moi aussi. Il n'y a pas un sujet que je ne pourrais pas développer.

M. BOURASSA: Ah! le ministre est agressif, aujourd'hui.

M. LIZOTTE: Non, je suis défensif.

M. LE PRESIDENT: Article à?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, article 4, adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Article 4, adopté. Article à: Traitement électronique des données.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, le ministre n'aurait pas objection à nous expliquer l'augmentation ici?

M. LIZOTTE: C'est l'augmentation causée par un système d'horloge pour l'enregistrement du temps des employés.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, Je comprends mal. L'an dernier, nous avons justement parlé de ce système qui était établi et qui avait coûté une somme considérable.

Tout à coup, on nous arrive avec une augmentation presque du double. J'aimerais bien qu'on m'explique ce qui se passe.

M. LIZOTTE: L'an dernier nous avons commencé.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je me souviens fort bien du débat de l'an dernier. Le ministre nous avait dit: Cette somme est justement pour l'installation des horloges poinçonneuses.

M. LIZOTTE: Bien oui. Là, il a fallu compléter avec ce montant. Il a fallu compléter avec un montant de \$7,000 pour l'an dernier.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, je regrette infiniment, mais le ministre nous avait dit l'an dernier que le montant... Cela avait été installé dans ce temps-là. Est-ce qu'il n'y a pas autre chose ici, qui tiendrait compte de cette augmentation qui est du double?

M. LIZOTTE: Cette année, il faudra compléter la mécanisation des dossiers du personnel en plus de la mécanisation des dossiers du temps du personnel. C'est la raison de l'augmentation.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, c'est un système de double contrôle ou quoi?

M. LIZOTTE: Nous remplaçons le dossier manuel par un dossier électronique.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah bon!

M. LE PRÉSIDENT: Article à, adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, adopté.

M. BOURASSA: A « traitement électro-

que », ça revient, là. Il y a \$1,500,000. Nous reviendrons là-dessus.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LE PRÉSIDENT: Article 6: Automobiles: achat.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela ne me paraît pas excessif, M. le Président. Je ne sais pas si mes collègues ont des questions à poser là-dessus?

M. VAILLANCOURT: Volkswagen. Est-ce que c'est un achat d'automobile pour le ministre?

M. LIZOTTE: Non.

M. VAILLANCOURT: Ou bien, est-ce l'achat d'une automobile pour l'adjoint parlementaire?

M. LIZOTTE: Oui, c'est pour ma voiture. Vous voyez, on m'achète des automobiles et je ne le sais même pas.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, c'est une prévision pour...

M. LIZOTTE: Nous avons une automobile de marque Electra, en 1966. Elle avait déjà deux années d'usage. Elle est à Montréal. Nous l'appellions la voiture de Mme Casgrain dans ce temps-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah! La même! Je pensais que vous l'aviez changée!

M. LIZOTTE: Je l'ai gardée. J'aurais voulu la garder plus longtemps. A tout événement, à l'heure actuelle il faut absolument la changer. On donne environ \$4,500 en retour.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Elle servait à quel service cette voiture Electra qui me servait à l'époque? Je ne pense pas que le ministre l'ait conservée pour lui-même d'après ce que j'ai vu en tout cas. Seulement à l'observation.

M. LIZOTTE: Elle était au bureau de Montréal.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A qui servait-elle au bureau de Montréal?

M. LIZOTTE: Elle a servi en plusieurs circonstances. Pendant l'Expo, par exemple, pour conduire certains...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Elle servait pour conduire les invités.

M. LIZOTTE: Lorsque nous recevions des visiteurs ou... Moi-même, lorsque je vais à Montréal, on vient me chercher à l'aéroport.

M. VAILLANCOURT: A quel article trouvons-nous les crédits pour l'achat de l'automobile de l'adjoint parlementaire?

M. LIZOTTE: Ce sera à son budget personnel, je pense bien. Ce sera apparemment une Volkswagen.

M. BOURASSA : A la mesure de son importance.

M. LIZOTTE: Non. A la mesure de son système d'économie. Il faut payer \$20 pour la petite plaque. Cela l'a frappé.

M. BOURASSA: L'augmentation de 60%, oui.

UNE VOIX: On retourne à la discussion de l'autre soir.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ici, j'aimerais savoir, étant donné que le ministre l'a qualifiée la voiture de Mme Casgrain, quelle sorte de voiture a le ministre. De quelle voiture s'est-il servi après l'élection en 1966? La voiture du Dr Lizotte, là?

M. LIZOTTE: J'ai eu une automobile. Le ministre a une automobile qui s'appelle une Thunderbird.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui. Ah! c'est la voiture du Dr Lizotte.

M. LIZOTTE: Pardon.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est la voiture du Dr Lizotte. C'est parce que vous avez dit de l'Electra que c'était la voiture de Mme Casgrain. Je comprends, c'est une Thunderbird. Toute équipée, j'imagine.

M. LIZOTTE: Bien oui. Enfin, il n'y a pas de salle de bain dedans mais...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Presque!

M. LIZOTTE: Maintenant, cette voiture était défectueuse. Je me suis servi de ma voiture personnelle la plupart du temps.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: La Thunderbird était défectueuse? Est-ce que le ministère n'avait pas une garantie?

M. LIZOTTE: Oui, elle avait une garantie. Alors, on l'a changée au bout de cinq, six ou sept mois de demandes. On nous l'a changée.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Sans frais additionnels.

M. LIZOTTE: Il a fallu donner, je crois, \$650 de frais additionnels. Je ne sais pas si c'est exact, pour l'usure des pneus. Alors, c'est la raison pour laquelle je n'en ai pas acheté deux, mais j'en ai eu deux.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que le ministre a continué avec la même marque, c'est-à-dire la Thunderbird, ou s'il a abandonné cette marque après sa première expérience?

M. LIZOTTE: Non, je n'ai pas continué, J'ai rapetissé. J'ai pris une Mercury...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, bon! Je vous félicite.

M. LIZOTTE: ... avec rien d'automatique. Je pense que je vais avoir plus de service et je ne serai pas soumis au hasard et aux caprices de l'électronique.

M. LE PRESIDENT: L'article 6, adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 7: Automobiles; entretien et opération.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est l'entretien et l'opération de quelles voitures?

M. VAILLANCOURT: Combien avez-vous d'automobiles au service de l'administration?

M. LIZOTTE: Six automobiles.

M. VAILLANCOURT: Ce montant-là de \$4,700 a-t-il servi pour l'entretien de ces six automobiles-là...

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: ... incluant les réparations et l'entretien de l'automobile du ministre aussi?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Cela fait sept automobiles?

M. LIZOTTE: On reste à six. On en échange une.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que ce sont des automobiles récentes ou bien... Sont-elles plus vieilles que 1965? Vous les changez, ordinairement, à quel « millage »?

M. LIZOTTE: Trois ans ou 60,000 milles. Mais en ce qui concerne l'Electra, son « millage » sera plus élevé.

M. VAILLANCOURT: Trois ans ou 60,000 milles?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela avait été un bon achat, à l'époque?

M. LIZOTTE: Apparemment oui. Elle a « usé » trois ministres! Avant qu'elle m'use moi, j'ai...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, deux autres avant. Cela commence à être inquiétant! C'est pour ça que le ministre s'en est départi d'ailleurs!

Est-ce qu'il y a d'autres questions? Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: L'article 7, adopté. Le poste 1 est-il adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le poste 1 de l'administration, oui.

M. LE PRÉSIDENT: Poste budgétaire 2; Service d'inspection. L'article 1; Traitements et indemnités. Adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, un instant.

M. BOURASSA: Le service d'inspection, ce n'est pas tellement clair dans mon esprit... Est-ce que le ministre pourrait donner des explications sur les méthodes qui sont en usage. Cela c'est sur le poids des véhicules?

M. LIZOTTE: Vous parlez du service d'expansion?

M. BOURASSA: Je veux parler du service d'inspection.

M. LIZOTTE: Ah, ah!

M. BOURASSA: Est-ce que ça atrait, disons, à vérifier si les camions ne se trouvent pas à avoir des charges trop lourdes?

M. LIZOTTE: Il y a ça, mais l'inspection consiste surtout 3 savoir si un monsieur qui a un permis pour transporter, par exemple, de la volaille, ne transporterait pas à son retour du grain ou des choses comme ça, c'est-à-dire une marchandise pour laquelle il n'a pas de permis de transport.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce serait le genre de contrôle des personnes qui exercent du transport en dehors de leur permis, quoi?

M. LIZOTTE: Oui, c'est ça.

M. BOURASSA: Est-ce en raison de ce service que le ministre a une juridiction, par exemple, sur les chauffeurs de taxi?

M. LIZOTTE: Je ne pense pas.

M. BOURASSA: Le ministre n'avait pas dit...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je crois que oui. Je m'excuse, M. le Président, j'ai l'impression que la réponse est oui, ici.

M. LIZOTTE: Bien, la réponse est oui. Moi, j'ai l'impression que ma réponse c'est non, et je vais la maintenir et l'expliquer.

M. BOURASSA: Bon, le ministre sait que je suis fort intéressé à ce problème-là.

M. LIZOTTE: La juridiction sur le chauffeur de taxi — moi, Je dis que c'est non. La juridiction n'est pas sur le chauffeur...

M. BOURASSA: Le ministre avait dit que c'était oui en Chambre.

M. LIZOTTE: ... c'est sur son permis.

M. BOURASSA: Oui. Ah! sur son permis, d'accord. Alors, quelle est la juridiction sur son permis?

M. LIZOTTE: Sur son permis en ce qui regarde les chauffeurs de taxi. La Juridiction est assez simple. Vous avez différentes compagnies de taxis, par exemple, comme Murray Hill,...

M. BOURASSA: Oui.

M. LIZOTTE: Murray Hill a un permis de transport bien déterminé dont — je ne pourrais pas, ici, étant donné que je n'ai pas l'ordonnance — ...

M. BOURASSA: Non, d'accord.

M. LIZOTTE: Alors, si à un moment donné vous avez de ces taxis qui prennent des passagers en cours de route, par exemple...

M. BOURASSA: Oui.

M. LIZOTTE: ... alors à partir de ce moment-là, cela relève du service de nos inspecteurs de les arrêter parce qu'ils vont à l'encontre de leurs permis.

M. BOURASSA: Bon. Mais le ministre sait combien Il y a des abus dans les grands hôtels de Montréal, à cet égard, combien les chauffeurs de taxi réguliers de la ville de Montréal se trouvent à être fortement lésés par l'habitude qui existe, dans certains grands hôtels, de favoriser Murray Hill au détriment des compagnies qui exercent leurs activités à Montréal. Alors, qu'est-ce que le ministre fait pour protéger les chauffeurs de taxis à cet égard-là?

M. LIZOTTE: Qu'est-ce que le ministre fait? D'abord, il a rencontré le président d'une association de chauffeurs de taxi, un M. Vincent. M. Vincent a exprimé lui-même les regrets que le député de Mercier exprime aujourd'hui à savoir si nous pouvions les empêcher de prendre la clientèle à la porte des hôtels.

J'ai vu le président de Murray Hill — Il est venu me rencontrer — je lui ai dit les doléances des propriétaires de taxis. Je lui ai dit: Vous êtes à la porte des hôtels, vous avez un capitaine à l'intérieur qui s'en vient et qui dit qu'il va aller vous chercher un t a x i . Il prend les bagages. Il installe cela dans vos automobiles. Et l'autre, qui a un taxi 522-2000 qui est plus loin, n'a pas le même service de votre part. Je voudrais que cela a r r ê t e . Il m'a envoyé une lettre dans laquelle il s'est engagé, dans laquelle il me dit que c'est arrêté. Ils auront un terrain de stationnement. Je parle en ce moment, du Reine-Elisabeth. S'il y a quelqu'un dans l'hôtel qui a besoin d'un taxi, il les appelle à domicile ou encore au poste. Ils viennent à ce moment-là.

M. BOURASSA: C'est arrêté? Il y a quelques jours encore, j'étais au Reine-Elisabeth.

M. LIZOTTE: Il peut y avoir encore des abus.

M. BOURASSA: Il y a quelqu'un qui m'approche, il dit: Allez-vous à Dorval? Il me demande: Allez-vous à Dorval?

M. LIZOTTE: A Dorval, vous savez, il y a trois gouvernements concernés dans cela.

M. BOURASSA: Je ne parle pas de Dorval je parle des grands hôtels de Montréal. J'ai été dans un grand hôtel à Montréal, et on m'a demandé si j'étais intéressé à aller à Dorval et à utiliser une voiture qui n'était pas une voiture de taxi régulière.

Vous savez dans quelles conditions difficiles les chauffeurs de taxi travaillent. Je pense que si le gouvernement peut faire quelque chose à ce sujet, je ne vois pas ce qu'il attend pour le faire. Est-ce qu'à travers son service d'inspection, il ne pourrait pas...?

M. LIZOTTE: Je vous ferais remarquer que, quand Murray Hill a eu l'audition de sa demande, il n'y a personne qui est venu le représenter. M. Vincent a été bien surpris. Il a dit: Comment se fait-il qu'il n'était pas là? Il n'y a pas eu d'opposition à ce moment-là.

M. BOURASSA: Quand?

M. LIZOTTE: Je ne sais pas en quelle année le permis a été accordé à Murray Hill, cela fait déjà quelques années. Mais j'ai l'impression qu'à ce moment-là les chauffeurs de taxi n'étaient pas organisés en association comme ils le sont là.

M. BOURASSA: Mais nous ne parlons pas de Dorval, nous parlons des grands hôtels.

M. LIZOTTE: Je parle des hôtels.

M. BOURASSA: Mais, la compagnie Murray Hill n'a pas accès aux grands hôtels. Je ne vois pas quel permis ils ont pu obtenir de la régie.

M. LIZOTTE: Je ne dis pas qu'ils ont un permis pour prendre des passagers à l'hôtel, à la porte de l'hôtel, comme je viens de le dire, mais c'est ce que J'ai représenté au président dont je ne me rappelle pas le nom.

M. BOURASSA: Farce que le ministre dit qu'il n'y a personne qui s'est présenté, mais c'était probablement pour Dorval, parce qu'il n'est pas question qu'il y ait des permis pour les grands hôtels.

M. LIZOTTE: Le permis a été donné pour des mariages, des baptêmes, je me rappelle.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour service de limousine privée.

M. LIZOTTE: C'est cela.

M. BOURASSA: Pour le service d'inspection, peut-être que cela touche davantage un point de vue Juridique. Mais le ministre est quand même responsable des transports et du service d'inspection. E n'y apas moyen de les empêcher, que ce soit par des policiers en civil pour prendre des gens en défaut, les traduire devant les tribunaux, et ainsi être plus efficace dans l'application de la loi.

M. LIZOTTE: Oui, nous sommes responsables toujours relativement au permis qui a été accordé par la régie, parce que c'est de ce point de vue-là que je me place. Nous sommes responsables sur les routes. Mais, quand vous avez un taxi qui attend dans une cour d'hôtel...

M. BOURASSA: Mais ce n'est pas dans une cour, c'est dans la rue.

M. LIZOTTE: Une fois qu'ils sont dans la rue. Il faudrait les arrêter et leur demander s'ils vont à un baptême ou à un mariage.

M. BOURASSA: Ce n'est pas de votre juridiction?

M. LIZOTTE: Ce n'est pas de notre juridiction.

M. BOURASSA: Oui, mais si le taxi ne respecte pas son permis, s'il ne va pas à un baptême ou 3 un mariage...

M. LIZOTTE: N'Importe qui peut faire des plaintes. On fait des causes contre ces gens-là.

M. BOURASSA: Vous en faites?

M. LIZOTTE: La juridiction relativement aux taxis appartient aux municipalités. C'est la municipalité qui donne les permis de taxi, qui décide du nombre de taxis. D'ailleurs, ce sont des choses que vous savez.

M. BOURASSA: Vous venez de dire que vous faites des causes. Quel genre de causes faites-vous contre?

M. LIZOTTE: Je n'en fais pas.

M. BOURASSA: Je parle du ministère ou du

service des permis. Vous venez de dire: Nous faisons des causes, des plaintes.

M. LIZOTTE: Nous pouvons les faire sur des plaintes bien déterminées.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que nous pourrions avoir une idée du nombre de causes qui auraient été prises durant l'année terminée?

M. LIZOTTE: Le nombre de causes qui ont été prises, pour l'année terminée.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Qui relèvent justement de ce service-là.

M. BOURASSA: La nature des causes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et la nature des causes.

M. LIZOTTE: Nous avons le nombre de causes générales, nous n'avons pas le cas précis qui vous préoccupe.

M. BOURASSA: Les chauffeurs de taxi...

M. VAILLANCOURT: Vous n'avez pas les dossiers de chacun des individus?

UNE VOIX: Ecoutez...

M. BOURASSA: Pour être précis dans ma question, le ministre est-il en mesure d'affirmer par l'intermédiaire de son fonctionnaire — je comprends qu'il ne peut pas être au courant de tous les cas — que l'an dernier il y a eu des cas où on a arrêté des compagnies comme Murray Hill ou autres qui demandaient à des clients d'utiliser leurs voitures au lieu de celles des chauffeurs de taxi?

M. LIZOTTE: Dans le cas de Murray Hill ou dans un autre cas analogue...

Le total des causes ça n'entre pas... Ce qu'il faut, c'est le cas de Murray Hill...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aimerais savoir dans le cas...

M. BOURASSA: ... ou de compagnies similaires qui sollicitent des clients aux grands hôtels, contrairement à leur permis.

M. LIZOTTE: Je vais demander à l'inspecteur de sortir...

- M. BOURASSA: Oui, j'aimerais voir si...
- M. LIZOTTE: ... les dossiers, un ou quelques-uns.
- M. BOURASSA: ... pour voir s'il y a des causes qui ont été faites ou s'il y a eu sollicitation indue de clients, ce qui trouve à léser les chauffeurs de taxi.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour savoir également le nombre de causes, en fait, et leur nature, pour nous donner une idée de ce service.
- M. LIZOTTE: Nous sommes prêts à fournir ce renseignement-là.
- M. BOURASSA: Ce soir?
- M. LIZOTTE: Oui.
- M. VAILLANCOURT: Combien en a-t-il eu de causes?
- M. LIZOTTE: En tout?
- M. VAILLANCOURT: N'avez-vous pas, sur votre document, le nombre de causes?
- M. LIZOTTE: Oui. En attendant, voici en gros, le rapport des infractions par exemple, au code de la route: 2,780 et 3,115 à la loi de la Régie. Ce qui fait un total de 5,895. Ici, 1,912 référant au procureur général, au code de la route. 1,994, puis-je en faire la réponse au député de Stanstead?
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous aimerions quand même connaître la période que ça couvre, le nombre et puis la nature des plaintes qui ont été portées, de même que le résultat à la suite de la plainte qui a été portée.
- M. LIZOTTE: La période, le nombre et le résultat?
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: La nature de la plainte.
- M. BOURASSA: Surtout au sujet du cas qui m'intéresse particulièrement, c'est-à-dire les compagnies qui font du transport illégal à Montréal, entre autres, auprès des grands hôtels.
- M. LIZOTTE: Alors, nous vous fournirons ces renseignements.
- M. BOURASSA: Merci.
- M. LE PRESIDENT: L'article 1 est-il adopté?
- M. VAILLANCOURT: « Les inspecteurs qui font la surveillance des routes », ce n'est pas dans cet article-là? Est-ce que ça relève de la Régie des transports?
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, c'est ici.
- M. LIZOTTE: Au service d'inspection.
- M. VAILLANCOURT: Les balances publiques, est-ce que ça relève de cet article-là?
- M. LIZOTTE: Je ne puis pas répondre à cette question. Il faudrait que je la pose au ministère qui est concerné là-dedans, le ministère de la Voirie, le ministère des Transports et Communications et le ministère de la Justice.
- M. VAILLANCOURT: Parce que l'an passé, si vous vous souvenez, nous avons discuté un peu des possibilités. Nous avons fait des suggestions. Nous avons demandé s'il y avait possibilité que des balances publiques soient installées le long des routes, en permanence. Y a-t-il eu quelque chose de fait à ce sujet?
- M. LIZOTTE: Des demandes ont été faites et ont été soumises avec vigueur, mais.
- M. VAILLANCOURT: Rien n'a été fait?
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: La réponse a été moins rapide.
- M. LIZOTTE: Etant donné que c'est très coûteux, que ce n'était pas une priorité et qu'on évite d'imposer des taxes autant que possible, nous sommes restés avec nos anciens péchés et nos vieilles vertus.
- M. COITEUX: Imposer le plus de taxes possible, c'est cela que vous venez de dire?
- M. LIZOTTE: Vous avez bien compris.
- M. BOURASSA: N'y aurait-il pas des économies à apporter dans un nouveau système? Cela ne se trouvera pas — là c'est un peu vague dans mon esprit — mais j'avais étudié à savoir s'il y avait des sommes...
- M. LIZOTTE: Non, votre question est per-

tinente. J'imagine que si nous avons un système de balances... J'ai l'impression que, tous les ans, par exemple, lorsque nous émettons des plaques d'immatriculation pour véhicules, pour camions, nous n'avons pas toujours la véritable pesanteur. Un gars vient avec son camion, et il le pèse tel quel lorsqu'il vient de l'acheter. Par la suite, il ajoute au camion une boîte d'acier et continue d'ajouter d'autres articles, de sorte qu'au lieu d'un camion de 5000 livres, lors de son achat, ça devient un camion de 10,000 livres. Je comprends que les camionneurs.

UNE VOIX: Il y aurait peut-être des nuances..

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous admettez que c'est rare qu'il ne se fait pas prendre durant l'été. Vous êtes d'accord avec moi? Les gens qui sont sur des flottes de camions, je sais bien que cela a déjà joué sur ce sens-là. Mais aujourd'hui, c'est assez rare que les camionneurs ne font pas peser leur véhicule durant l'été ou durant l'hiver.

De toute façon, les balances, je crois, M. le Ministre, ce ne serait pas... Parce que vous savez comment les camionneurs chargent, dans la province. Ils font trente milles de chemin et ils en brisent soixante milles. Alors je crois que les balances se paieraient la première année et même le personnel.

M. COITEUX: Vous avez une balance permanente à la sortie de Québec, par exemple, elle ne doit pas coûter tellement cher. L'achat d'une balance, ce n'est pas tellement dispendieux non plus.

M. LIZOTTE: Il y a l'achat d'abord, il y a l'installation, il y a l'opération. Assez souvent, c'est l'opération...

M. COITEUX: L'opération, c'est seulement dans une période, disons, donnée. Ils ne peuvent pas être là tout le temps à l'année. Dans le temps du dégel...

M. LIZOTTE: Ah! vous parlez des balances du dégel. Il faudrait avoir des balances, en plus grand nombre que celles que nous avons dans la période de dégel. Je suis du même avis que...

M. BOURASSA: Le ministre est au courant, dans les autres provinces, que c'est beaucoup plus... En Ontario, on a réalisé, si je me souviens bien, que cela pouvait apporter des économies considérables d'avoir un système de balances approprié. Alors, ce ne sont pas des

économies tellement productives que le ministère fait actuellement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y aurait possibilité de savoir, justement, le coût de l'installation d'une de ces balances? Vous devez avoir les chiffres au ministère.

M. LIZOTTE: J'ai voulu en faire installer une déjà, chez nous, dans le comté de L'Islet et mes indications, à ce moment-là, étaient de \$25,000.

M. VAILLANCOURT: Cela coûterait environ \$25,000?

M. LIZOTTE: Oui, \$25,000.

M. VAILLANCOURT: Par balance?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: N'y aurait-il pas possibilité que le ministère prévoie des crédits pour en établir un certain nombre par année? Si vous ne couvrez pas toute la province, au tout début, tout au moins les régions qui sont le plus affectées, où les routes sont le plus utilisées pour le transport?

Je reviens à la question que le député de Stanstead a posée ou à sa remarque. Je me souviens que le ministre avait reçu nos suggestions, disait-il, avec beaucoup de sympathie et d'attention, mais seulement Je vois que cette année, il n'y a rien de nouveau dans ce domaine.

M. LIZOTTE: J'ai employé l'argument du député de Marguerite-Bourgeoys...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, J'ai l'impression que n'étant pas un député ministériel, ce n'est peut-être pas le meilleur argument.

M. LIZOTTE: C'est encore drôle.

M. BOURASSA: Le ministre veut être convaincant.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aimerais mieux que le ministre sorte ses arguments à lui, auprès de son parti.

M. LIZOTTE: J'ai employé les miens. Quand j'ai vu que les miens n'étaient pas assez probants, j'ai tâché d'employer d'autres arguments. Et la réponse est la suivante.

Si vous installez, par exemple, 25 balances

dans la province de Québec. Si nous les installons dans 25 comtés, par exemple, ceux qui seront dans les autres comtés qui n'en auront pas, cela sera discriminatoire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, non!

M. VAILLANCOURT: Ce n'est pas nécessaire que cela marche par comté, il faut que cela marche par grande route.

M. BOURASSA: Nous avons dépassé cet âge-là, M. le Président.

M. LIZOTTE: Ah, non! Je pense que le député — je ne l'appellerai pas ministre aujourd'hui, j'ai essayé de lui donner une chance la dernière fois...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le futur ministre.

M. VAILLANCOURT: Je vais vous donner un exemple. Il y a à peu près un mois, il y a un camion qui est arrivé de Montréal avec un voyage, et en arrivant, le camionneur a dit: J'ai été chanceux, je ne me suis pas fait prendre!

Finalement, il arrive sur notre balance, à Coaticook, et il voulait se faire peser. En embarquant sur la balance, il la défonce! Nous sommes venus à bout de le faire peser, il pesait 100,000 livres. Imaginez-vous que des camions qui circulent sur nos routes avec des charges de 100,000 livres. Cela n'a pas grand sens. Nous en prenons un, mais imaginez-vous qu'il y en a des quantités, des camionneurs qui font cela tous les jours. C'est pour cela que nos routes sont défoncées, parce que les camionneurs n'ont pas peur. Ils savent qu'il n'y a pas de balances d'installées ici et là. Ils partent et ils passent. Mais s'il y avait des balances d'installées un peu ici et là, il ne serait pas nécessaire que les camions soient pesés tous les jours, mais les propriétaires de camions sauraient qu'il y a des balances mais ne sauraient pas, par exemple, s'ils seraient pesés ce jour-là ou un autre jour. Ils feraient attention pour ne pas trop se charger.

M. BOURASSA: Cela donnerait deux sources de revenu additionnel: Indirectement, moins de dépenses d'entretien et plus de revenus pour les permis. Je ne comprends pas que le ministre n'ait pas pu convaincre le ministre des Finances de la pertinence de...

M. LIZOTTE: Moi, je suis d'avis que tout

ce qui doit protéger la route, cela doit relever du ministère de la Voirie. Si nous avons des balances qui sont installées pour diminuer les pesanteurs ou régulariser les pesanteurs...

M. VAILLANCOURT: Que ça relèvé du ministère de la Voirie, ou du ministère des Transports et Communications, cela n'a pas d'importance. C'est le même gouvernement et ce sont les mêmes contribuables qui payent pour la réparation des routes et l'entretien.

M. LIZOTTE: Je comprends tout cela.

M. VAILLANCOURT: Je crois qu'il doit y avoir un ministère qui doit s'en occuper pour essayer...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, je pense...

M. VAILLANCOURT: ... de régler le problème.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... que nous ne pouvons pas nier que c'est une question de sécurité routière. Si ce camion, qui a un poids trop élevé, circule et brise la route, eh bien, s'il y a un accident qui s'ensuit, pour les passagers d'une voiture cela apporte énormément...

M. COITEUX: En définitive, si le camionneur est appelé à charger, je pense que la Régie des transports, sur certains points, est responsable de cela. Parce que les tarifs qu'on donne sont des tarifs très minimes. Ce qui arrive à ce moment-là, c'est que les gens, pour essayer de gagner leur vie, comme chez Rolland Transport, chez nous, par exemple, sont obligés de charger à... Alors, je pense que la Régie des Transports est aussi coupable que le ministre qui n'a pas posé de balance. À mon sens, c'est un cercle vicieux, cela.

M. VAILLANCOURT: Mais la régie, cela ne lui fait pas grand-chose. Ce n'est pas la Régie des transports qui fait l'entretien des routes, c'est le gouvernement.

M. TREMBLAY (Bourassa): M. le ministre pourrait nous dire, au comité, où on peut s'adresser, parce que, moi, c'est la troisième fois que je suis assis à cette table pour étudier les crédits du ministère des Transports et Communications. Je crois que c'est la troisième fois que nous revenons là-dessus et ce n'est pas pour blâmer le ministre. Je crois,

comme le ministre l'a dit, il y a quelques instants, qu'il y a deux ou trois ministères qui ont juridiction dans ce cas-là. Mais je crois que nous devrions tous nous mettre ensemble et essayer de trouver le bon ministère pour que nous en venions à une décision quelconque. Mais il ne sert à rien d'en parler si nous sommes pour en rester au même point. Nous perdons notre temps, nous faisons perdre le temps de tout le monde, même des fonctionnaires qui nous coûtent extrêmement cher suivant la dernière convention. Alors nous serions aussi bien de passer à un autre article.

Chaque année, nous avons parlé des pesanteurs et nous n'avons jamais abouti à rien. M. le Ministre, je ne vous en blâme pas, mais il y a certainement un ministère quelque part qui devrait avoir pleine juridiction.

M. LIZOTTE: Vous avez, à l'heure actuelle, un comité qui est composé d'officiers, de fonctionnaires du ministère des Transports et Communications, du ministère de la Justice et du ministère de la Voirie, et qui est à préparer des recommandations pour réaliser de la meilleure façon possible cette installation des balances publiques.

UNE VOIX: Quand?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LIZOTTE: Quand le rapport sera définitif.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous savez que moi, M. le Ministre...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense que ce comité existait, il y a un certain nombre d'années, il y a plus de mille jours même. Je pense qu'il est temps de passer à l'action. Et comme mes collègues, je ne blâme pas le ministre des Transports, particulièrement, malgré qu'il ait une responsabilité dans ce domaine. Il faudrait qu'il récupère peut-être certains pouvoirs qui seraient, en ce moment, entre les mains du ministère de la Voirie. Je ne sais pas, moi! Mais puisque c'est le service des transports qui s'occupe de l'inspection, il faudrait qu'il y ait possibilité de faire une inspection qui soit efficace.

M. BOURASSA: Le ministre donnait un argument, tout à l'heure, il disait: Nous ne pouvons pas en mettre dans tous les comtés, cela fera de la discrimination. Est-ce qu'il pourrait

élaborer cet argument? J'ai compris que c'était une question de...

M. LIZOTTE: Non, je n'élabore pas là-dessus, je donne simplement l'argument pour ce qu'il vaut.

M. BOURASSA: Est-ce que le ministre considère qu'un argument comme celui-là vaut cher?

M. LIZOTTE: Il vaut le prix que nous l'avons payé.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Justement, M. le Président, je n'ai pas relevé...

M. LIZOTTE: C'est le bon sens.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela, c'est une question de priorité...

M. LIZOTTE: C'est le bon sens. Si vous installez, par exemple, des balances sur la route numéro 20, et qu'il n'y en ait pas d'installées dans d'autres régions, les camionneurs des autres régions passeront avec la pesanteur qu'ils voudront, et, sur la route numéro 20, ils seront soumis à la loi de façon coercitive. C'est de la discrimination, cela. Il n'est pas besoin d'avoir fait un cours classique pour savoir cela.

M. BOURASSA: Non, il n'est pas question de cours classique, mais il s'agit de commencer. Si, parce que nous ne voulons pas commencer dans toutes les régions, nous ne commençons jamais, eh bien...

M. LIZOTTE: Je n'ai jamais commencé une chose qui sera discriminatoire pour une partie de la population.

M. BOURASSA: Alors, nous attendrons l'an 2,000, quand les finances de la province seront rétablies.

M. LIZOTTE: Nous attendrons le temps qu'il faudra.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, M. le Président, est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité, par les études qui sont faites à l'intérieur du ministère des Transports et Communications, de connaître les routes qui sont utilisées d'une façon prioritaire et de commencer justement par établir des balances à ces endroits, quitte à faire comprendre à la population qu'éventuellement toutes les autres régions vont subir le mêm-

me sort. Mais commencez par les priorités, parce que l'endroit le plus utilisé est en quelque sorte une priorité.

M. VAILLANCOURT: Il pourrait s'en installer quatre ou cinq par année sur les routes prioritaires.

M. BOURASSA: On peut faire un plan d'établissement réparti sur un certain nombre d'années. Je ne comprends pas l'argument du ministre. Franchement...

M. LIZOTTE: C'est un argument général. C'est cet argument qui a toujours existé.

M. BOURASSA: Oui, mais là nous sommes en 1969.

M. LIZOTTE: Le ministère des Transports et Communications n'est pas né hier matin.

M. BOURASSA: Cela aussi, c'est un argument que nous entendons souvent.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, mais le comité dont le ministre a parlé n'existe pas depuis tellement longtemps. A ma connaissance, il a pu commencer à exister en 1964. C'était un comité ad hoc, au début, justement.

M. LIZOTTE: Il y a un comité ad hoc depuis 1968.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y a eu un comité avant ce comité ad hoc. Je me souviens qu'il y avait eu du travail de fait dans ce domaine-là.

M. BOURASSA: Si le comité recommande de procéder par étapes, est-ce que le ministre va s'opposer?

M. LIZOTTE: Je tiendrai compte de la majorité et je me soumettrai.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A ce comité qui existe à l'heure actuelle, quelle est la représentation du ministère des Transports et Communications par rapport aux autres ministères?

M. LIZOTTE: Un.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un et combien de représentants des autres ministères?

M. LIZOTTE: Un du ministère de la justice. Et deux du ministère de la Voirie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Deux du ministère de la Voirie.

M. VAILLANCOURT: Quand prévoyez-vous que ce comité fera son rapport?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que ce comité se réunit souvent?

M. LIZOTTE: Quinze fois, environ, depuis l'automne 1968.

M. BOURASSA: On n'a pas commencé à rédiger le rapport?

M. LIZOTTE: Le comité a commencé à le préparer mais il devra être soumis au ministère de la Voirie, d'abord.

M. VAILLANCOURT: Quel est le nom de la personne qui représente le ministère des Transports et Communications?

M. LIZOTTE: M. Laporte.

M. VAILLANCOURT: Et celui du ministère de la Voirie?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y en a deux du ministère de la Voirie.

M. LIZOTTE: MM. Jean Normand et Deshaies.

M. BOURASSA: Est-ce que nous pouvons soumettre...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et celui du ministère de la Justice?

M. LIZOTTE: M. Aubin.

M. BOURASSA: Est-ce qu'on peut soumettre au ministre qu'il y a lieu d'accélérer très fortement le travail du rapport et de l'appliquer, étant donné les économies qui sont en cause?

M. LIZOTTE: Je n'ai pas d'objection, au contraire. C'est une suggestion qui me fait plaisir.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité aussi que ce rapport, tout en étant soumis au ministère de la Voirie, soit soumis en même temps au ministère des Transports et Communications? Parce que, autrement, si c'est laissé à un autre ministère et qu'on attend les appoints de ce ministère-là, on peut attendre longtemps.

M. VAILLANCOURT: Alors, nous allons attendre le rapport du comité ad hoc.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, l'article 1 est-il adopté?

M. SEGUIN: Sans offenser qui que ce soit, je pense que nous sommes hors d'ordre depuis une demi-heure. Est-ce que nous pourrions revenir à l'article 1?

Au service d'inspection, Je vois qu'il y a un employé de moins. Il y a une augmentation de \$33,500 soit \$524 d'augmentation par employé. Maintenant on ne peut pas appliquer cela de cette façon parce que ce n'est pas de cette façon que les augmentations sont données. Ce n'est pas un montant égal & tout le monde. Est-ce que le ministre pourrait nous dire, si oui, par exemple, ce montant de \$33,500 représente une augmentation soit de contrat collectif ou des augmentations statutaires?

M. LIZOTTE: Vous avez les augmentations de salaires à cause des conventions collectives...

M. SEGUIN: Oui, oui.

M. LIZOTTE: A part cela, vous avez 7 1/2% d'augmentation qui vient au mois d'août.

M. SEGUIN: Alors, c'est compris là-dedans?

M. LIZOTTE: C'est compris là-dedans.

M. SEGUIN: Nous pourrions dire, par exemple, que le montant de \$33,500 représente des augmentations à tout le service et non pas à certains employés. C'est à tout le service distribué de façon peut-être inégale, mais peu importe. Selon l'échelon.

M. LIZOTTE: Oui, à tout le service. C'est ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'y a pas de nouvelles embauches parmi cela?

M. VAILLANCOURT: Il y en a un de moins que prévu?

M. LIZOTTE: C'est une mutation de service pour une jeune fille qui travaillait à l'inspection, et qui est passée à l'administration à Montréal. Maintenant, il y a six postes vacants à l'heure actuelle.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que vous avez demandé à la commission de la Fon-

tion publique d'ouvrir des concours? Vous allez procéder par concours?

M. LIZOTTE: Les concours sont passés, mais...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah! les concours ont déjà eu lieu. A quelle date?

M. LIZOTTE: Nous en avons tenus la semaine dernière, encore.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, ils ont été tenus la semaine dernière.

M. LIZOTTE: Nous en avons qualifié un à Alma. Ils sont difficiles à qualifier?

M. VAILLANCOURT: Est-ce que vous avez une longue liste d'éligibilité?

M. LIZOTTE: Lorsque nous leur demandons de se qualifier, c'est toujours la même chose. Assez souvent ils sont qualifiés depuis un an. Avec les retards apportés à la Fonction publique, je ne mets pas le blâme sur... C'est normal comme ça. Alors, eux, ils ont trouvé un emploi ailleurs, de sorte qu'il faut recommencer à faire d'autres concours.

M. VAILLANCOURT: Vous les perdez.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Dans les zones où le recrutement est difficile, est-ce que c'est parce que les traitements ne sont pas assez élevés? Quelle est la moyenne de traitement?

M. LIZOTTE: Le maximum est \$à,400 et le minimum, \$à,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Comment procédez-vous pour décider, par exemple, sur le nombre que vous embauchez là? Les six, dans quelles régions les choisissez-vous? Comment procédez-vous?

M. VAILLANCOURT: Est-ce que c'est une demande « at large » dans la province, ça?

M. LIZOTTE: Autrefois nous les demandions par district. Par exemple, si quelqu'un était destitué ou abandonnait son emploi dans un comté, par exemple, à Chandler, dans le district de la Gaspésie. Mais maintenant le chef-inspecteur prétend que nous serons obligés de faire des concours dans toute la province. Nous ne trouvons pas assez souvent, dans certaines régions, des gens qualifiés pour ce genre d'emploi. On-

zième année, cinq pieds et sept pouces et toute une histoire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Comment procédez-vous pour décider du nombre que vous attachez à, par exemple...

M. LIZOTTE: A la fonction?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... à un endroit comme Montréal, comparé à un autre endroit? Comment procédez-vous pour décider du nombre?

M. LIZOTTE: Vous voulez dire le...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Du nombre pour desservir une région...

M. LIZOTTE: Une région donnée? Cela dépend de l'endroit, de la population. La région de Montréal en a beaucoup plus que des régions comme la Gaspésie où il n'y a pas tellement de...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, vous tenez compte de la population et de la fréquence du transport, etc.

M. LIZOTTE: C'est ça!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que vous avez d'autres questions?

M. VAILLANCOURT: Adopté, quant à moi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 1, adopté. Article 2: Frais de voyage.

UNE VOIX: Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'imagine que c'est à cause du nombre qui a été augmenté de...

M. LIZOTTE: Ce sont les inspections.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. VAILLANCOURT: Ils sont payés au « millage » les inspecteurs?

M. LIZOTTE: Les \$52,000 couvrent 50 inspecteurs.

M. LE PRESIDENT: Article 3: Frais de bureau.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce encore à cause de l'augmentation du nombre que vous avez prévu cette augmentation?

M. LIZOTTE: Je ne sais pas. Il y a une augmentation de \$2,500, là. Les frais de bureau, oui. Cela va avec l'augmentation du nombre des inspecteurs.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 4: Matériel, articles de bureau, impressions et abonnements.

M. LIZOTTE: \$10,000.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. VAILLANCOURT: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 5: Automobiles: achat. Adopté. Article 6: Automobiles: entretien...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un instant, s'il vous plait.

M. VAILLANCOURT: A ce service, est-ce que les automobiles sont fournies aux inspecteurs ou bien...

M. LIZOTTE: Nous avons les deux systèmes. Il y en a qui fournissent leur automobile. D'autres sont fournies par le ministère.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ne croyez-vous pas qu'il serait plus juste d'uniformiser le système? Il y a quand même, il me semble, une discrimination vis-à-vis certaines personnes.

M. LIZOTTE: Il faudrait acheter 40 automobiles à l'heure actuelle. Apparemment, ce serait la finance qui serait encore la cause. C'est le grand désir des inspecteurs de...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais ceux qui fournissent leur voiture, vous êtes quand même obligés de leur accorder un montant plus élevé qu'à ceux à qui vous fournissez la voiture.

M. LIZOTTE: Là où vous avez beaucoup de « millage » à l'extérieur, nous fournissons les automobiles. Là où il y en a peu, c'est payé tant du mille.

M. VAILLANCOURT: L'automobile est fournie à ceux qui font beaucoup de « millage ».

M. LIZOTTE: A ceux qui font beaucoup de « millage ».

M. VAILLANCOURT: Mais est-ce que pour l'inspecteur-chef l'automobile est fournie?

M. LIZOTTE: Non, il a son auto à lui.

M. VAILLANCOURT: C'est seulement ceux qui font plus de « millage » qui ont une automobile fournie par le ministère?

M. LIZOTTE: Oui, par le gouvernement.

M. VAILLANCOURT: C'est un inspecteur comme les autres.

M. LIZOTTE: L'inspecteur est dans un territoire donné, lui, il n'est pas...

M. VAILLANCOURT: Il fait le même travail qu'un autre inspecteur qui a sa propre voiture et qui est payé au « millage ».

M. LIZOTTE: Absolument.

M. VAILLANCOURT: Quel est le « millage » payé aux inspecteurs? Quel est le taux au mille?

M. LIZOTTE: C'est \$0.18 le mille.

M. VAILLANCOURT: C'est \$0.18 pour combien de milles?

M. LIZOTTE: Les premiers 10,000 milles? Cinq mille milles, \$0.18.

M. VAILLANCOURT: C'est \$0.18 pour les premiers à,000 milles.

M. LIZOTTE: Pour les 5,000 milles suivants, c'est \$0.15.

M. VAILLANCOURT: C'est \$0.15 pour les autres à,000 milles?

M. LIZOTTE: Oui. Après les deuxièmes à,000 milles, ça tombe à \$0.10 le mille.

M. VAILLANCOURT: Cela tombe à \$0.10 du mille pour les troisièmes à,000 milles ou l'excédent?

M. LIZOTTE: Là, ça continue jusqu'à la limite.

M. VAILLANCOURT: Cela a été augmenté, je crois?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que ce sont les mêmes taux pour l'hiver et l'été?

M. LIZOTTE: Non, il y a \$0.03 de différence, l'hiver.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que ce sont les taux d'hiver que vous m'avez donnés là?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Les taux d'été sont \$0.15, \$0.13...

M. LIZOTTE: Les taux d'hiver commencent le 1er décembre et se terminent le 30 avril.

M. VAILLANCOURT: Les taux d'été sont...

M. LIZOTTE: C'est \$0.03 de moins.

M. VAILLANCOURT: C'est \$0.15 pour les...

M. LIZOTTE: Ces taux sont \$0.15, \$0.12...

M. VAILLANCOURT: ... premiers à,000 milles?

M. LIZOTTE: Oui, \$0.12...

M. VAILLANCOURT: ... \$0.13 pour les 5,000 milles suivants et \$0.07 pour le reste?

M. LIZOTTE: C'est ça. Passé 10,000, c'est \$0.07.

M. VAILLANCOURT: C'est bien \$0.07?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: D'habitude, c'était \$0.06?

M. LIZOTTE: C'est \$0.06, en ligne directe. Ils ne dépassent jamais 10,000 milles, de façon générale.

M. VAILLANCOURT: Ils font environ 10,000 milles par année?

M. LIZOTTE: Oui, 10,000 milles par année.

M. VAILLANCOURT: Alors, c'est \$0.15, \$0.13 et \$0.07...

- M. LIZOTTE: C'est \$0.15, \$0.12 et \$0.07.
- M. VAILLANCOURT: C'est \$0.03 de différence, donc cela fait \$0.13?
- M. LIZOTTE: C'est \$0.03 de \$0.15. Le deuxième, c'est \$0.15.
- M. VAILLANCOURT: Donc, \$0.15, \$0.12 et \$0.07?
- M. LIZOTTE: C'est ça.
- M. VAILLANCOURT: Savez-vous si ce sont les mêmes taux pour tous les ministères?
- M. LIZOTTE: Oui.
- M. VAILLANCOURT: Ces taux-là sont déterminés par qui?
- M. LIZOTTE: C'est un arrêté en conseil qui a été passé à ce moment-là et ça été discuté...
- M. VAILLANCOURT: Cela a été préparé par le service des achats à la Trésorerie?
- M. LIZOTTE: C'est la Trésorerie, mais cela a été discuté au conseil des ministres avec le ministère du Travail.
- M. VAILLANCOURT: C'est la Trésorerie qui fait la préparation et les recommandations nécessaires?
- M. LIZOTTE: Oui.
- M. VAILLANCOURT: Merci. Adopté.
- M. LE PRESIDENT: Article à, adopté. Article 6: Automobiles: entretien et opération. Adopté?
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.
- M. LE PRESIDENT: Article 7: Autres dépenses.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah! là par exemple, j'aimerais bien avoir des explications du ministre sur ces autres dépenses. C'est inquiétant!
- M. LIZOTTE: Ces autres dépenses consistent en des uniformes et des accidents de travail.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que le ministre veut dire que lorsqu'il y a un accident de travail, les employés n'ont pas recours à la loi générale qui veut qu'ils fassent une demande...
- M. LIZOTTE: Nous en avons un qui tombe sous la loi des accidents de travail.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je regrette, M. le Président, est-ce que le ministre pourrait me dire quel est le montant pour les uniformes? L'année dernière, il y en avait quand même pour \$14,000. Alors, c'est intéressant de savoir...
- L'an dernier? Et cette année, c'est le même montant, \$14,000. Alors, les \$3,000 de différence couvriraient quoi?
- M. LIZOTTE: Les indemnités des accidents de travail.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Les indemnités des accidents de travail. Cela me surprend beaucoup, M. le Président, de voir que des indemnités des accidents de travail soient placées à cet article-là.
- M. VAILLANCOURT: Est-ce qu'il n'y a pas de montant d'inclus pour le déménagement des inspecteurs dans cela?
- M. LIZOTTE: Oui, nous avons un déménagement dans cela, un.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si vous me le permettez de revenir, question d'uniformes, que dans les deux années, il y a eu \$28,000 dépensés pour des uniformes, \$14,000 et \$14,000.
- M. VAILLANCOURT: Vous avez combien d'inspecteurs, 52?
- M. LIZOTTE: Il y a 56 inspecteurs à l'heure actuelle. Uniformes et équipements pour 56 surveillants aussi.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que cela inclut les personnes qui ont subi un concours et qui vont être nommées incessamment?
- M. LIZOTTE: Il y en a six qui viennent.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela inclut ces six personnes-là, dans le nombre 56.
- M. LIZOTTE: Oui.
- MME KIRKLAND-CASGRAIN: Maintenant, je

voudrais que nous revenions à l'article de \$3,000. Je sais que par rapport à d'autres dépenses ou d'autres prévisions budgétaires, ce n'est peut-être pas très élevé mais j'aimerais bien qu'on me clarifie cela.

M. LIZOTTE: Ici, nous avons \$2,000 pour les accidents de travail, est-ce que pour les \$14,000...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'accepte la réponse du ministre. C'est à propos des \$3,000 que j'aimerais savoir...

M. LIZOTTE: Vous avez ici Commission des accidents de travail et indemnités. Quand quelqu'un est blessé...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il n'y a pas des prévisions à la Commission des accidents de travail pour ce genre de choses-là?

M. LIZOTTE: C'est le ministère qui rembourse.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le ministère rembourse.

M. LIZOTTE: Ce n'est pas comme dans l'industrie notre affaire.

M. VAILLANCOURT: Vous avez \$2,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que ces prévisions sont faites d'après les accidents qui ont eu lieu dans le passé ou si c'est un chiffre proportionnel ou quoi?

M. LIZOTTE: D'après ce qui a existé dans le passé.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, annuellement, pour les accidents, il y a de \$2,000 à \$3,000 et c'est une prévision que vous faites tous les ans.

M. LIZOTTE: Tous les ans. Pour les \$1,000, il reste les déménagements, etc.

M. VAILLANCOURT: Les automobiles des surveillants ne sont pas assurées. Ce n'est pas une assurance de l'entreprise privée?

M. LIZOTTE: Non. C'est le ministère qui est responsable.

M. VAILLANCOURT: C'est le ministère qui couvre les accidents.

M. LIZOTTE: C'est le ministère qui est responsable de son employé.

M. VAILLANCOURT: Combien d'uniformes avez-vous achetés cette année?

M. LIZOTTE: Nous en avons acheté 50.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que vous en achetez environ un par année pour chaque surveillant?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Combien coûte un uniforme?

M. LIZOTTE: \$55 de façon, \$40 de tissu, pour un uniforme.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que cela comprend la chemise, les souliers...

M. LIZOTTE: Non, seulement l'uniforme même. Il y a la chemise. Et le paletot que l'on fournit tous les trois ans.

M. VAILLANCOURT: C'est inclus dans ce montant-là.

M. LIZOTTE: Cela coûte de \$250 à \$300 pour l'habiller au complet. Le chapeau pour l'hiver, les chaussures...

M. VAILLANCOURT: Un habit et tous les accessoires.

M. LOUBIER: Deux paires de lacets avec cela.

M. VAILLANCOURT: Nous allons venir avec les garde-chasse aussi. Cela coûte environ \$350.

M. LIZOTTE: De \$250 à \$300 au maximum.

M. VAILLANCOURT: Les \$250, cela comprend un habit...

M. LIZOTTE: Un habit, des bottines, des chaussettes, des souliers, des cravates, des foulards.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je sais que cela a l'air de vouloir entrer dans toutes sortes de détails, mais si on avait déposé le rapport, je pense qu'il y a bien des choses qui nous auraient éclairés.

M. LIZOTTE: Il n'y a rien qui ne m'offusque moins que tout cela. D'ailleurs vous me connaissez, ça me paraît dans le visage. Je suis ici pour ça. Je n'ai pas d'hésitation. Quand je sais que vous êtes de bonne foi...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je veux qu'on le souligne, M. le Président, un peu pour le journal des Débats, parce que ç'a l'air un peu ennuyeux de vous demander des détails aussi minimes... Mais comme nous n'avons pas lu le rapport du ministère des Transports et Communications, que voulez-vous, nous sommes obligés de vous questionner, de cette façon-là.

M. LIZOTTE: Je sais que c'est de bonne foi et ça me fait plaisir de répondre.

M. VAILLANCOURT: Comment pouvez-vous arriver à \$250 pour un habit, une paire de bottines et deux chemises à peu près?

M. LIZOTTE: Un paletot tous les trois ans.

UNE VOIX: Manteau d'hiver, manteau d'été.

M. LIZOTTE: Il faut acheter le tissu un an d'avance. On ne peut pas l'acheter à la dernière minute. Alors, on peut mettre \$4,000 pour les tissus, une année. L'année suivante, il nous en reste.

M. VAILLANCOURT: A quel endroit achetez-vous votre tissu?

M. LIZOTTE: Je ne le sais pas.

M. VAILLANCOURT: Par qui est-ce fabriqué?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vu que cela passe par le service des achats, vous devez savoir où c'est acheté, et qui fabrique les complets.

M. LIZOTTE: Je peux le demander.

M. VAILLANCOURT: Nous aimerions savoir à quel endroit est tissé votre tissu et où sont fabriqués les uniformes.

M. LIZOTTE: Cette année, ils sont fabriqués chez Coulombe et je sais pertinemment que Gardner Clothing les a déjà faits. Cela dépend des soumissions.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que tous les

surveillants de la province viennent faire prendre leurs mesures ici, à Québec?

M. LIZOTTE: Non.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que vous allez nous fournir l'information ce soir, pour la fabrication du tissu?

M. LIZOTTE: Ce soir ou demain. Il faut s'en garder pour demain!

M. LE PRÉSIDENT: Article 7, adopté?  
Adopté. Le poste budgétaire 2...

M. SEGUIN: M. le Ministre, j'ai une question d'ordre plutôt général que je pourrais poser à peu près à n'importe quelle section, mais je pense qu'à ce moment-ci c'est peut-être une occasion. Nous discutons, tout à l'heure, de dépenses de véhicules. Est-ce que le ministre pourrait dire si son ministère, de même que d'autres ministères du gouvernement, ou le gouvernement comme unité auraient fait des recherches dans le but d'établir ce qu'on appelle, par exemple, un « car pool » dans les différents ministères? Est-ce que ce serait plus profitable, ou cela coûterait-il moins cher que de défrayer toutes ces dépenses, soit au « millage », soit en fournissant une automobile à certains individus, etc? Je pense qu'avec le système du « car pool », si cela peut être adopté? Il y a des bénéfices réels, parce qu'à certains moments il y a des gens qui ne sont pas appelés à voyager et d'autres pourraient se servir de la même voiture, pendant ce temps-là. Je sais que c'est un système qui est adopté dans l'industrie. Dans les grandes compagnies où il y a des flottes ou un nombre de véhicules considérable.

Je me demande si, non seulement votre ministère, mais aussi le gouvernement n'aurait pas à regarder de ce côté-là en vue d'établir un système du genre. Cela s'appliquerait aux ministres aussi, parce qu'au lieu d'avoir, disons, 17 ou 18 automobiles pour les ministres, s'il y en avait pour les ministères...

M. LIZOTTE: Le ministère des Travaux publics a été chargé de faire l'étude dont parle le député de Baldwin, et c'est même étudié à l'heure actuelle à la Trésorerie. Ils sont en train de faire certaines recommandations qui devront être adoptées, je l'espère. Je ne peux pas le promettre pour eux, mais cela devrait venir assez vite.

M. SEGUIN: Je sais que ce n'est pas pratique dans certains secteurs, certains milieux ou cer-

tains ministères. Mais, en général, où on a un service d'inspection, par exemple, où on a un service où beaucoup de gens sont sur la route, par circonscription...

M. LIZOTTE: Cela prend des véhicules qui n'ont pas de caractéristiques spéciales comme des sirènes ou une boule rouge sur le toit ou...

M. SEGUIN: J'accepterais qu'on la peinture en bleu. Vous savez, je ne tiens pas tellement...

M. LIZOTTE: C'est à peu près ce qui ressortait des discussions. L'étude se faisait en vue d'établir...

M. SEGUIN: Il faut...

M. LIZOTTE: ... l'économie de l'affaire.

M. SEGUIN: ... la majorité.

M. LIZOTTE: Oui.

M. SEGUIN: Merci.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le poste budgétaire 2 est adopté?

Adopté.

Poste budgétaire 3: Service central de transport aérien.

Article 1: Traitements et indemnités.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le ministre va nous expliquer comment il se fait qu'il y a cette augmentation considérable.

M. LIZOTTE: Ce ne sont pas des augmentations de salaire. Ce serait trop beau!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Bien non, justement.

M. LIZOTTE: Voici. A l'heure actuelle...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Parce que si c'était, par exemple, l'année de l'Expo...

M. LIZOTTE: Il y a une erreur. Vous avez 86; à côté, il faudrait marquer 132.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cent trente-deux salariés?

M. LIZOTTE: Oui, ce sont des fonctionnaires.

UNE VOIX: Cent trente-deux?

M. LIZOTTE: Oui, fonctionnaires nouveaux.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Des fonctionnaires nouveaux?

M. LIZOTTE: Oui. Etant donné que nous allons avoir... Non, 46 nouveaux.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'on pourrait nous dire comment cela se distribue? Combien y a-t-il de pilotes, par exemple, qui volent sur le DH-125? Combien y en a-t-il qui volent sur les DC-3? Combien y en a-t-il sur l'Otter? Combien y en a-t-il sur les Canso? Est-ce qu'on pourrait nous donner les détails?

M. LIZOTTE: Cette augmentation de fonctionnaires est due au fait que nous aurons cette année 14 avions, des CL-215, qui devront être livrés par Canadair. C'est pour cela que nous demandons les sommes nécessaires pour avoir tous les fonctionnaires à l'entraînement pour le service de ces avions.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors vous prendrez, M. le Ministre, si je comprends bien, livraison de ces 14 avions cette année?

M. LIZOTTE: Quatorze avions dans l'année, oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que les pilotes qui utiliseront ces avions devront avoir un entraînement spécial?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que les Canso qui sont présentement utilisés seront vendus ou s'ils seront conservés?

M. LIZOTTE: Pas avant 1971.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous allez conserver les Canso en plus des 14 avions dont vous allez prendre possession. Justement ici, je me pose la question: Est-ce qu'on pourrait nous donner des détails sur l'accident d'un Canso? Cet accident est survenu en Amérique du Sud, du moins c'est ce que nous rapportait la radio il y a environ 2 ou 3 semaines.

M. LIZOTTE: Ces avions travaillaient dans des conditions particulières. Ils travaillaient entre deux montagnes, au-dessus d'une vallée,

à éteindre des feux de maisons, pas précisément des feux de forêt, à ce moment-là,

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce n'était pas des feux de forêt?

M. LIZOTTE: C'étaient des feux dans des maisons, le long de la forêt.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, bon!

M. LIZOTTE: C'était la continuation du feu de forêt. L'endroit précis, c'était là où les maisons avaient pris feu à la suite de l'incendie en forêt. Il y avait de la turbulence de façon extraordinaire. Il est venu des courants d'air — du moins d'après les experts — qui pesaient sur l'avion. Alors, ils ont largué la quantité d'eau qu'ils avaient dans leur réservoir. Cela n'a pas été suffisant pour qu'ils puissent prendre de la hauteur. Ils ont alors fait un atterrissage forcé.

A ce moment-là, un moteur a pris feu et l'avion a fait explosion. Les occupants s'en sont tirés avec de légères brûlures.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Quels étaient les pilotes, ou quel était le pilote, s'il n'y en avait qu'un, qui étaient chargés...

M. LIZOTTE: Ghislain Boivin, capitaine, Jacques Caron, mécanicien, le capitaine Larego, qui était un Chilien...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LIZOTTE: ... les accompagnait.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le ministère des Transports et Communications québécois faisait cela à la demande de quelles autorités?

M. LIZOTTE: Pour autant que mes informations sont précises, je demanderais au capitaine qui est en charge de cette section de me le dire, si ce n'est pas exact; Canadair s'occupe de louer, c'est-à-dire de passer les avions au Chili, tout ce qui regarde...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Les Canso?

M. LIZOTTE: Oui; oui, tout ce qui regarde ceux-ci. Maintenant, Canadair les a de nous. Alors, ils payent toutes les dépenses, les salaires, etc., en vue de...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, c'est un genre de location que le ministère des Trans-

ports et Communications fait à certains gouvernements qui en font la demande.

M. LIZOTTE: Oui, c'est cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Par l'intermédiaire de Canadair?

M. LIZOTTE: C'est cela. Maintenant, l'avion était assuré pour \$80,000, Je crois. Peut-être \$75,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Quelle était, en fait, la valeur réelle de cet avion?

M. LIZOTTE: En 1960, cet avion a coûté \$90,000. La valeur marchande à l'heure actuelle en est...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Maintenant...

M. LIZOTTE: \$125,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... où voit-on le revenu qui est apporté? Cela n'apparaît pas au ministère des Transports et Communications, mais à un autre ministère, mais le revenu de la location de ces avions Canso.

M. LIZOTTE: Nous le trouvons dans les cotisations madame, le dernier article, l'article 12.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, bon! merci. J'ai une autre question. Le ministre a mentionné qu'il y avait 132 salariés et 46 nouveaux. J'aimerais savoir combien il y a de pilotes qui s'occupent de piloter le DH-125, qui font ce travail-là avec le DH-125.

M. LIZOTTE: Il y a actuellement huit personnes qui sont...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Huit pilotes?

M. LIZOTTE: ... qualifiées pour piloter le DH-125.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Maintenant, est-ce que l'on pourrait nous dire — je ne sais pas si le chef de service a cela près de lui — quel est le nombre d'heures de vol de chaque pilote, au cours de l'année? J'aimerais avoir le détail du nombre d'heures où chaque pilote a piloté le DH-125, a utilisé le DH-125.

UNE VOIX: Quotidiennement?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Quotidiennement, pour chacun.

Vous avez ce record, j'imagine.

M. LIZOTTE: On n'en tient pas compte pour un pilote en particulier, sur tel avion.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous n'avez aucune statistique pour un pilote en particulier qui vole le DH-125?

UNE VOIX: Oui, mais cela comprend tous les avions qu'ils pilotent; nous ne divisons pas par le nombre d'avions. Nous pourrions trouver dans les livres exactement combien d'heures il a faites, mais nous ne le gardons pas en statistique.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je me pose cette question, M. le Président. Je sais que le DH-125 est utilisé à pleine capacité. Ce n'est un secret pour personne, et je pense qu'à l'heure actuelle, tenant compte des lois qui existent concernant l'aviation commerciale, et je pense que vos pilotes sont soumis à ces lois. J'aimerais avoir le renseignement exact pour chacun des pilotes, le nombre d'heures qu'ils ont volé au cours de la dernière année.

UNE VOIX: Sur chaque avion?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

UNE VOIX: Nous pourrions le trouver.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En 1966, est-ce que l'on pourrait nous dire combien il y avait de pilotes qui utilisaient le DH-125?

UNE VOIX: En 1966?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, en 1966.

UNE VOIX: Probablement quatre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, il y a une augmentation de quatre pilotes.

UNE VOIX: C'est parce que l'avion était neuf en 1966.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, oui; mais cela suffisait quand même à l'époque avec le nombre d'envolées?

UNE VOIX: Nous commençons à entraîner notre personnel.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LAPORTE: S'il avait été vendu, est-ce que vous auriez eu besoin de pilotes pour le piloter?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Justement, le capitaine Gagnon est là et je pense que cela serait intéressant de poser au ministre des questions que nous avons déjà posées et auxquelles nous n'avions pas eu de réponse précise. N'est-ce pas exact de dire qu'en 1966, si le DH-125 avait été vendu, il aurait pu l'être avec profit?

M. LIZOTTE: Ah! je ne peux pas répondre par l'affirmative à cette question.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, le ministre a un expert dans ce domaine-là, à côté de lui. Il pourrait s'enquérir et nous donner une réponse positive. Cela intéresse quand même, sans enlever le mérite de l'utilisation du DH-125. J'aimerais savoir si...

M. LIZOTTE: Je pense qu'à la veille de l'exposition universelle, au moment où ce genre d'avions était en grande demande, je pense que nous aurions pu le vendre avec profit.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En 1966, à la veille, comme le ministre a dit, de l'exposition universelle, alors c'était un autre gouvernement qui était au pouvoir, il y avait quatre pilotes et les quatre pilotes suffisaient. On a critiqué le gouvernement libéral de l'époque pour avoir acheté cet avion. J'aimerais savoir du ministre, qui a quand même un expert à côté de lui, s'il n'est pas exact que le DH-125 aurait pu être vendu, après juin 1966, à profit? Avec un profit accru sur ce qui avait été payé?

Je regrette de poser cette question, mais je pose là question un peu comme l'avocat qui connaît d'avance la réponse. Je sais que cet avion aurait pu être vendu à profit, et j'aimerais que cela soit confirmé par le ministre qui a été un de ceux, qui à l'époque de la campagne électorale, a critiqué l'achat.

M. LIZOTTE: D'accord. Je vais répondre. Je ne demanderai pas à mon expert de répondre à une question aussi facile.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Bien, cela n'a pas paru l'an dernier.

M. LIZOTTE: Quand il s'agit de savoir si on réalise un profit sur une marchandise que l'on vend, on sait que lorsqu'on a eu des offres

de prix, et quand ces prix ont été supérieurs au prix qu'on a payé, alors, à ce moment-là, on peut dire qu'on l'a vendu avec profit. Ce n'est que dans ce temps-là, quand on a fait la demande des offres et que les offres nous ont été données! Alors, comme il n'y a pas eu d'offres de faites, on ne peut pas dire, à l'heure actuelle, que nous aurions fait des profits.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que ce n'est pas exact que, c'est de « common knowledge » dans le monde de l'aviation et, en particulier, chez les gens qui utilisent le DH-125, qu'en 1966, en Juin, ou au mois de juillet, si vous voulez, l'avion aurait pu être vendu à profit?

M. LIZOTTE: Bien, cela dépend des conditions économiques à ce moment-là. Si l'avion avait été produit à un moment où les salaires étaient plus bas et qu'à ce moment-là, pour produire le même avion, cela coûtait plus cher, il est évident que nous aurions pu le vendre avec profit.

M. LAPORTE: Avec toute l'honnêteté intellectuelle que je connais à mon ami, le docteur, est-ce que, depuis qu'il est ministre, le docteur a pensé, à un moment quelconque ou pas du tout, à vendre cet avion-là?

M. LIZOTTE: D'abord, je n'ai jamais pensé à cela. Je n'ai pas accepté le ministère pour faire du commerce là-dedans.

M. LAPORTE! Bon. Alors, disons, que je tiens pour acquis que vous n'avez jamais pensé à le vendre. Mais, dans le même ordre d'idée, à quoi tenaient, à l'époque, ces déclarations voulant qu'on soit sur le point de demander aux gens de faire des offres pour acheter l'avion? La décision de le vendre était pour être prise bientôt! À quoi tenait tout ce que nous avons entendu de 1966 jusqu'à la moitié de 1967? Cela tenait à quoi ces choses-là?

M. LIZOTTE: Vendre un avion, c'est quasiment comme nommer un sous-ministre. Il faut en parler au conseil des ministres, il faut en parler au chef du parti et cela se décide au conseil des ministres. Alors comme cela n'a pas été décidé au conseil des ministres, les déclarations que j'ai faites à l'effet qu'on se préparait à demander des offres, c'est exact ce que j'ai déclaré. Seulement, cela n'a pas été plus loin que cela.

M. LAPORTE: Est-ce que pour vendre un avion ou, si vous voulez, un instrument de cette

importance, est-ce que la décision peut être prise par le ministère seulement, ou si c'est une décision du conseil des ministres?

M. LIZOTTE: C'est une décision au moins du premier ministre avec son ministre qui fait partie du conseil des ministres.

M. LAPORTE: Bon, est-ce que cette décision n'a jamais été prise par le premier ministre ou par le ministre ou par le conseil des ministres?

M. LIZOTTE: Comme je vous l'ai dit tout à l'heure. Il a été question que l'on fasse des appels d'offres. D'un moment à l'autre, quand nous sommes arrivés à l'Expo, il était impossible de se procurer les services d'un avion.

M. LAPORTE: Puisque nous devons procéder par interrogation, est-ce qu'il y a déjà eu, à un moment quelconque, depuis juin 1966, un arrêté ministériel ou un projet d'arrêté ministériel autorisant le ministre ou ses fonctionnaires à demander des appels d'offres pour l'achat du DH-125?

M. LIZOTTE: Non.

M. LAPORTE: A aucun moment depuis 1966. Est-ce que je dépasse la mesure en disant que tout ce qui s'est dit, tout ce qui s'est fait, toutes les déclarations qui ont été faites relativement à la possibilité de le vendre étaient de la même nature que celles qui ont été faites pendant la campagne électorale, c'est-à-dire purement politiques?

M. LIZOTTE: Je peux répondre à votre question?

M. LAPORTE: Oui, sans doute.

M. LIZOTTE: Voici, ce n'est pas une question mais une remarque.

M. LAPORTE: J'admets.

M. LIZOTTE: L'ancien ministre est maître de penser ce qu'il voudra.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Disons que nous partageons, de ce côté-ci de la table, l'opinion du député de Chambly.

M. LIZOTTE: Je ne vous blâme pas de partager vos opinions.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aime mieux le dire. Vous le mentionnez, vous le mettez en cause. Nous partageons ce qui...

M. LIZOTTE: Cela ne touche pas...

M. LAPORTE: D'accord, c'est une opinion que j'ai exprimée. Maintenant, depuis que le ministre est ministre, qu'il a eu l'occasion de consulter les dossiers du ministère, qu'il a, pour le conseiller, à peu près le même personnel d'experts que nous avions à l'époque, est-ce que le ministre est toujours convaincu que le gouvernement de M. Le sage, sous la direction du ministre Mme Kirkland-Casgrain, a fait une erreur en achetant le DH-125?

M. LIZOTTE: A ce moment-là?

M. LAPORTE: A n'importe quel moment?

M. LIZOTTE: Au moment de l'achat, je dis oui.

M. LAPORTE: Est-ce que le ministre a négligé ou n'a pas été convaincu par les rapports qui ont été préparés par nos hauts-fonctionnaires, à l'époque, à l'effet que nous étions propriétaires d'avions qui, non seulement étalent démodés, mais qui l'étaient au point qu'il devenait impossible de trouver des pièces de rechange?

Deuxièmement, est-ce que le ministre a pris connaissance de la demande urgente que nous recevions de la part de ces hauts-fonctionnaires à l'effet de doter le gouvernement, et non pas un quelconque membre du gouvernement, mais de doter le gouvernement de la province de Québec d'un appareil plus moderne pour les fins du gouvernement et non pas pour les fins d'un conseil de ministres? Est-ce que le ministre a pris connaissance de ces documents?

M. LIZOTTE: Oui. Pas en entier.

M. LAPORTE: Mais le ministre est au courant...

M. LIZOTTE: Ce serait un mensonge. De façon générale je suis au courant de cette chose-là.

M. LAPORTE: Mais le ministre est au courant qu'il y a dans les dossiers du ministère des rapports nombreux et pressants à l'effet que le gouvernement de la province de Québec avait besoin d'un avion neuf.

M. LIZOTTE: De façon générale, oui.

M. LAPORTE: Bon. Est-ce que le ministre est au courant que cette décision de se procurer un nouvel avion nous à été fortement suggérée par les hauts-fonctionnaires? Est-il au courant que le ministère, à la demande du député de Marguerite-Bourgeoys et des experts du ministère, a fait une étude très approfondie des divers types d'avions qui pouvaient nous être proposés, à partir du Fairchild-27, le Viscount, les avions à hélices qui étalent de moins en moins nombreux, et que la décision d'acheter un DH-125 a été le fruit de rapports nombreux et d'études approfondies faits par des experts? Est-ce que le ministre est au courant de l'existence de ces documents dans les classeurs de son ministère?

M. LIZOTTE: Dans le détail, non.

M. LAPORTE: Mais d'une façon générale, oui.

M. LIZOTTE: D'une façon générale, oui.

M. LAPORTE: Bon. Alors, M. le Président, est-ce que le ministre, ayant pris connaissance des demandes pressantes que nous avons de la part de nos hauts-fonctionnaires, des études très approfondies qui ont été faites sur les divers types d'avions, serait, aujourd'hui, disons en toute honnêteté intellectuelle, disposé à admettre que nous avons, à ce moment-là, en achetant un avion, non pas répondu à un désir de grandeur d'un ou de plusieurs hommes mais, que nous avons simplement servi les intérêts de la province de Québec tels que nous les décrivaient nos experts?

M. LIZOTTE: Non. Je n'admets pas cela. J'ai le droit d'admettre ce que Je veux.

M. LAPORTE: Alors, c'est une façon qu'a le ministre — et je l'admets bien — de ne pas admettre que deux et deux font quatre.

UNE VOIX: Cela ne répond à rien.

M. LIZOTTE: Il y en a déjà qui ont prouvé que deux et deux ne font pas quatre.

M. LAPORTE: Oui, c'était un nommé Duplessis et nous n'étions pas d'accord dès ce moment-là.

M. LIZOTTE: Vous avez chanté ses louanges assez longtemps!

M. LAPORTE: Ah, pas souvent!

M. LIZOTTE: Je vais sortir les coupures de M. Bellemare.

M. LAPORTE: Ah, il est absent, M. Bellemare. Il ne les a pas!

M. COITEUX: M. le Président, devant l'économie réalisée et prouvée depuis trois ans avec le DH-125 et avec l'existence encore actuellement d'avions complètement démodés, est-ce que le ministre n'a pas l'intention de considérer sérieusement l'achat d'un nouveau DH-125 qui se fait de plus en plus sentir?

M. LIZOTTE: Non. Je n'en ai pas l'intention.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que vous avez terminé? Je veux bien...

M. LE PRÉSIDENT: Il va falloir ajourner...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... accepter la réponse du ministre mais il est de « common knowledge », de connaissance assez générale, à l'heure actuelle, dans le monde de l'aviation, que le gouvernement est intéressé... que le DH-125 ne suffit pas actuellement aux besoins de transport des hauts-fonctionnaires et des ministres... que le gouvernement, en l'occurrence le ministre des Transports et Communications est fortement intéressé à l'achat sinon d'un DH-125, du moins à l'achat d'un appareil semblable et qui peut rendre les mêmes services? Est-ce exact qu'à l'heure actuelle, le ministère des Transports est intéressé à l'achat d'un autre appareil?

M. LIZOTTE : La réponse est non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, est-ce qu'il n'y a pas eu des fonctionnaires, qui, sur les instructions, soit du premier ministre, soit du ministre des Transports, se sont enquis du coût des différents avions qui peuvent rendre des services semblables au DH-125, et qui ont discuté de l'achat d'un appareil?

M. LIZOTTE: Discussion de la part du premier ministre, je l'ignore. Je ne pense pas qu'il l'aurait fait d'ailleurs, sans m'en avertir, s'en m'en aviser ou m'en informer. Moi, personnellement, c'est jamais.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Aucun fonctionnaire, à votre connaissance...

M. LIZOTTE: Jamais.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... n'a pris des renseignements pour l'achat d'un autre avion?

M. LIZOTTE: Non, jamais.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, le ministre croit, et appuyé là-dedans, j'imagine, par le conseil des ministres, que le DH-125 suffit, à l'heure actuelle, aux besoins du gouvernement et du ministère?

M. LIZOTTE: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. COITEUX: Est-ce que le ministre a reçu, actuellement, de la part de ses hauts-fonctionnaires, des recommandations à l'effet qu'économiquement ce serait rentable d'avoir un autre avion pour le gouvernement?

M. LIZOTTE: Non, je n'ai eu aucun rapport.

M. COITEUX: Aucune recommandation n'a été faite.

M. LIZOTTE: Non.

M. COITEUX: Aucun rapport.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, je pense qu'il serait bon que la rumeur, qui est rendue publique dans le monde de l'aviation, ici dans la province, soit niée. J'ai rencontré, purement par hasard, à plusieurs reprises, dernièrement, des pilotes d'avions privés, de différentes grandes compagnies, installées au Québec, qui parlaient de cet achat d'un nouvel avion, prévu par le ministère des Transports et qui semblaient même être au courant — ils me semblent beaucoup plus au courant que le ministre le semble — et de pourparlers et le reste. Je ne veux pas, M. le Président...

M. LIZOTTE : Je ne suis pas ici pour écouter le commérage.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, M. le Président...

M. LIZOTTE : Avec du commérage, vous ne me ferez pas admettre des choses qui n'existaient pas dans mon ministère.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président...

M. LIZOTTE: Je n'ai jamais recommandé, je n'ai jamais discuté de cette question avec des hauts-fonctionnaires. Je ne crois pas non plus, qu'au conseil des ministres, il en ait été question. Je ne crois pas que M. Bertrand en ait discuté, ce n'est pas son genre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Que ce soit M. Bertrand ou son prédécesseur...

M. LIZOTTE: Qu'il y ait dans les journaux des articles à l'effet que c'est insuffisant, et que ce ne l'est pas — je ne dis pas que c'est suffisant ou que ce n'est pas suffisant — il faudrait faire une étude plus détaillée.

M. VAILLANCOURT: Alors, ça veut dire qu'il n'a jamais été question...,

M. LIZOTTE: Jamais.

M. VAILLANCOURT: ... d'achat...

M. LIZOTTE: Jamais question.

M. VAILLANCOURT: ... d'un autre DH-125?

M. LIZOTTE: Jamais question,

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ou d'un avion semblable qui pouvait rendre les mêmes services?

M. LIZOTTE: Ni de DH-125 ou d'avions pouvant transporter des passagers, que ce soit d'un passager à cinquante, si vous le voulez. Alors, cela couvre toute la gamme.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je voulais poser une question tout à l'heure — j'ai été obligé de partir — sur les Canso — c'est comme ça qu'on le dit — qu'on loue.

M. LIZOTTE: Oui, c'est ça.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce qu'une fois tout payé, c'est-à-dire la location, les pilotes et les autres dépenses, au moins, sans faire d'argent, ils paient la location pour aussi l'usure des Canso? Je suis bien prêt à ce qu'on aille aider les autres pays mais...

M. LIZOTTE: Ils paient l'usure mais à tant l'heure, d'après un tarif déterminé. C'est comme une location.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous ne connaissez pas le montant?

M. LIZOTTE: Nous ne connaissons pas le montant parce qu'il y a de l'assurance-là-dedans, alors... Ils paient \$43 l'heure. Cela couvre l'usure du moteur et des hélices, ensuite de cela, il y a... Ils paient \$11 par jour pour l'assurance...

M. TREMBLAY (Bourassa): Au moins on est sûr que ça paie au moins l'usure, que ce ne sont pas les Québécois qui sont obligés de payer l'usure.

M. LIZOTTE: Oui, oui.

M. COITEUX: Est-ce que le ministre pourrait nous dire à quel point est rendue la réalisation du contrat des 20 avions qui, supposément, sont éventuellement pour prendre la place des Canso?

M. LIZOTTE: Nous avons dit tout à l'heure que nous aurons la livraison de quatorze de ces avions dans un an.

M. COITEUX: Est-ce que le contrat est en retard?

M. LIZOTTE: Le contrat est en retard d'un an.

M. COITEUX: Est-ce que le ministre pourrait nous dire le montant que le gouvernement a déboursé à ce jour?

M. LIZOTTE: Il a dépensé \$6,500,000.

M. COITEUX: Qui a été donné à la compagnie.

M. LIZOTTE: Oui, en vertu du contrat.

M. VAILLANCOURT: Comment les appelez-vous ces avions-là?

M. LIZOTTE: CL-215.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que le dernier type, puisque vous allez en prendre livraison d'ici peu de temps, du CL-215 qui a été produit, est satisfaisant pour autant que le ministère est concerné? Est-ce qu'il va remplir la fonction pour laquelle il avait été prévu?

M. LIZOTTE: Les documents de certification ont été remis hier soir. Il a été certifié vendredi dernier. Maintenant, ces documents nous permettent de faire l'étude pour voir s'il répond réellement aux normes inscrites dans le contrat.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que c'est exact, qu'à mesure que vous allez recevoir les CL-215, ils vont venir à remplacer les Canso qui sont déjà vétustés, quant à certains d'entre eux. C'est exact?

M. LIZOTTE: C'est exact.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour revenir au DH-125, j'aimerais savoir si l'on considère que le nombre d'heures de vol par pilote, par semaine, est normal par rapport aux normes qu'on exige des compagnies qui utilisent les DH-125?

M. LIZOTTE: Les pilotes sont soumis aux règlements du gouvernement fédéral. Ils sont soumis à la convention collective, ils ne peuvent pas travailler plus de cinq jours par semaine.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que l'on prévoit l'entraînement d'autres pilotes de DH-125? La réponse est oui.

M. LIZOTTE: Oui, nous les augmentons à mesure.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous augmentez le nombre de pilotes.

M. COITEUX: Est-ce que le DH-125 a eu des réparations majeures?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il a eu un accident.

M. COITEUX: En dehors de l'accident. Les réparations normales d'usure, comme c'est le cas pour faire vérifier les moteurs, pour un moteur à pistons, ces choses-là.

M. LIZOTTE: Selon les programmes établis, on doit le réparer constamment, on doit le vérifier constamment, changer des pièces.

M. COITEUX: Est-ce que pour l'entretien normal en dehors des accidents vous avez les données pour nous dire à quel point cela se compare, disons mille par mille avec les anciens, les DC-3 que nous avons actuellement?

M. LIZOTTE: Le DH-125 coûte \$0.60 le mille, le DC-3, \$1.

M. COITEUX: Si vous ajoutez à cela le temps économisé par les hauts-fonctionnaires qui, ordinairement, ne sont pas les moins payés, et sont appelés à aller dans les comtés, économisent une ou deux journées de travail. Il faudrait encore ajouter cela à l'économie que la province fait: On me dit que quelqu'un qui va avec un DC-3 aux Iles-de-la-Madeleine, ne peut ordinairement faire le voyage en moins

de trois jours. Lorsque deux ou trois différents ministres peuvent partir le matin, à 7 heures, et faire leur travail aux Iles-de-la-Madeleine et revenir ici le soir, c'est une économie qu'il ne faudrait tout de même pas négliger. Mais lorsque le ministre dit un non catégorique, et ne veut même pas discuter de l'achat d'un nouvel avion, à ce moment-là il ne faudrait tout de même pas qu'il pense uniquement à la prochaine élection. Parce qu'il faut prendre ses responsabilités lorsque l'intérêt de la province est en jeu.

Je comprends qu'il est difficile pour le ministre d'en acheter un, après nous avoir tellement tapé sur la tomate pour un avion, alors qu'il était prouvé que cet avion était extrêmement nécessaire et qu'il a été utile à la province. Tout de même, je crois que le ministre, dans ces circonstances-là, en notant tous les facteurs d'économie que la province peut réaliser en temps et en matériel, devrait oublier les prochaines élections et dire: Puisqu'il nous en faut un, il nous en faut un! Il faudrait admettre tout simplement qu'on a fait ça, comme dans d'autres domaines où nous avons été accusés fausement et admettre: Nous avons fait erreur. C'est tout simplement cela. Si on ne veut pas l'admettre, eh bien, le public le constatera. Je crois que c'est une procédure d'homme que d'admettre, quand on se trompe, de le dire tout simplement.

M. LIZOTTE: Quand le député sera prêt à admettre ses erreurs, j'admettrai les miennes!

M. COITEUX: J'en admetts souvent.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, il me semble que ce n'est pas une façon de discuter.

M. SEGUIN: Pour discuter du sujet du DH-125, je crois le ministre lorsqu'il nous a dit tout à l'heure qu'il n'avait jamais donné d'ordre, qu'il n'était pas au courant ni lui, autant qu'il le sache, ni le premier ministre non plus, au sujet des démarches qu'il aurait pu faire en vue d'acheter ou de se procurer un autre avion ou de faire un échange de celui qui existe. Je vous crois, je ne doute pas du tout de votre sincérité.

Par exemple, le ministre pourrait-il me dire si, d'après le genre de travail de certains hauts-fonctionnaires à son service, afin de se tenir au courant de l'aviation en général, sans que le ministre le sache, des hauts fonctionnaires auraient pu discuter avec des représentants des distributeurs d'avions au sujet de la possibili-

té éventuelle d'un échange? Est-ce que cette chose-là aurait pu arriver sans que le ministre soit au courant de la situation? M. le Ministre, très souvent, dans une organisation, dans une administration, il y a des hauts fonctionnaires ou des gens qui s'occupent de leurs affaires et font de la recherche à l'avance.

M. LIZOTTE: J'ai l'impression que les fonctionnaires peuvent et j'aurais l'impression qu'ils doivent parler de l'amélioration du service dans lequel ils travaillent. Je suis de l'avis du député de Baldwin. Je pense qu'il ne se passe pas une semaine sans que des vendeurs d'avions viennent avec leur marchandise exposer les avantages de leurs avions sur tel autre avion. Même de l'avantage qu'aurait le gouvernement, avec chiffres à l'appui, étant donné le nombre de voyages, etc., de l'avantage pour le gouvernement d'acheter un avion de tel ou tel calibre. Ceci se voit toutes les semaines, et je suis convaincu, même si le chef me disait non, qu'ils ne doivent pas se boucher les oreilles là-dessus. Je suis d'avis qu'ils peuvent en parler sans que ce soit un engagement pour le gouvernement. Ils peuvent en parler entre eux, même en discuter dans différentes avionneries comme à Canadair ou ailleurs. En discuter entre eux et cela, sans formuler de projet bien déterminé. Ils doivent se tenir prêts à fournir les renseignements dont le ministère ou gouvernement pourrait avoir besoin advenant le cas où, à un moment donné, on déciderait d'en acheter un.

M. SEGUIN: Alors, vous pouvez concevoir que ces choses-là soient arrivées sans que vous soyez au courant...

M. LIZOTTE: Oui, oui.

M. SEGUIN: ... et qu'on aurait pu entretenir des relations, des discussions avec les représentants des compagnies.

UNE VOIX: Oui, j'admets ça.

M. SEGUIN: Je vous remercie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aimerais poser une question cette fois-ci sur le Beechcraft. Je pense qu'il est toujours à l'usage du ministère des Transports et Communications.

M. SEGUIN: Oui, il est à l'usage...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Aurait-on eu certains pourparlers, est-ce qu'on aurait fait

des offres de vente du Beechcraft dans les deux dernières années? Depuis 1966?

M. LIZOTTE: Il n'y a pas eu d'offre de façon particulière. Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'y a pas eu d'offre de faite?

Est-ce que le ministère des Transports et Communications a l'intention de continuer à utiliser le Beechcraft? A l'heure actuelle, est-il utilisé à pleine capacité?

M. LIZOTTE: Il est utilisé à pleine capacité comme d'habitude.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Quelle est la valeur marchande actuelle du Beechcraft dans l'état où il est?

M. LIZOTTE: Environ \$30,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour acheter un DH-125 à l'heure actuelle, pourrait-on nous dire, étant donné qu'il y a un expert ici dans ce domaine-là, quel est le coût d'achat d'un DH-125 neuf à l'heure actuelle?

M. LIZOTTE: Environ \$1,300,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est \$1,300,000 alors qu'à l'époque nous l'avions payé \$770,000 environ.

Est-ce qu'à l'heure actuelle il y a des DH-125 qui ont eu peu d'usage et qui sont sur le marché, de seconde main disons?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui. Est-ce que l'on sait pour quel coût on dispose après dépréciation d'un DH-125 qui, après tout, est conçu seulement depuis les années récentes. Mais il y a sûrement une dépréciation sur ce genre d'avions comme il y en a sur les voitures. Est-ce qu'on pourrait me donner une idée de la dépréciation sur ce...

M. LIZOTTE: Pas de dépréciation...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'y a pas de dépréciation.

M. LIZOTTE: La valeur marchande, aujourd'hui, d'un avion de l'âge du nôtre est d'environ \$625,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est \$625,000 à l'heure actuelle.

C'est donc dire que pour un avion usagé, un DH-125, on pourrait concevoir l'achat pour à peu près ce montant-là?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela pourrait être plus élevé?

M. LIZOTTE: Oui. Cela dépend de la date de sa construction parce qu'il a été amélioré constamment.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il a été amélioré. Alors, à quel moment a-t-on commencé à le mettre sur le marché, à l'utiliser?

M. LIZOTTE: Les premiers ont été livrés au mois de septembre 1964 ou octobre 1964.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Merci. Le député ici aimerait que nous passions à un article qui intéresse particulièrement sa région. Je pense qu'il faudrait continuer...

M. COITEUX: Finissez l'article, et nous le reprendrons ce soir, si le ministre consent à ce qu'on tombe à l'article 10.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est l'article 10 qui intéresse le député.

M. LIZOTTE: L'article 10?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et comme il doit siéger à la commission du ministère des Terres et Forêts, ce soir...

M. LIZOTTE: Le poste 3 est-il adopté?

UNE VOIX: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous étions encore à l'article...

M. LIZOTTE: Traitements et indemnités?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Traitements et indemnités.

Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. COITEUX: Finissez cet article-là, et Je crois que ce soir nous ne commencerons pas avant 9 h 30 ou 10 heures. Quand nous aurons fini le poste budgétaire « Service aérien », à ce moment-là, plutôt que de laisser celui-là en suspens, continuez-le, et nous pourrons commencer, si le ministre est d'accord, sur l'article 10.

M. LIZOTTE: Je n'ai pas d'objection. Si cela peut vous accommoder.

M. COITEUX: Là nous pouvons continuer celui-là parce que...

M. LIZOTTE: Nous sommes mieux disposés.

M. COITEUX: Nous sommes dans l'atmosphère. M. Gagnon est ici.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Voici, à l'article 1, j'ai demandé qu'on nous apporte les détails du nombre d'heures de vol des pilotes des DH-125, pour chacun des huit pilotes.

M. LIZOTTE: Pour la période de quel mois à quel mois?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour la période du dernier exercice.

Aucune autre question sur l'article un? Alors, adopté.

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

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 3: Frais de voyage.

M. LIZOTTE: L'augmentation est due aux nouveaux fonctionnaires que nous avons employés sur nos avions, sur les quatorze qui doivent venir.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Sur les quatorze qui doivent venir. Que voulez-vous dire? Les quatorze pilotes?

M. LIZOTTE: C'est-à-dire pas quatorze pilotes...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah! les quatorze avions CL-215?

M. LIZOTTE: La différence entre...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Comment seront classifiés les pilotes de ces CL-215? Est-ce que l'on a prévu leur salaire aussi?

M. LIZOTTE: Leur salaire est prévu dans la convention; c'est capitaine ou copilote d'avion-citerne.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y

aurait une possibilité de connaître le salaire prévu?

M. LIZOTTE: Le maximum est de \$13,500 actuellement, mais il y a une augmentation qui vient pour le capitaine.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que l'article 2 est adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 3: Frais de voyage.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ici, M. le Président, nous venons de dire... Qu'est-ce que c'est que cela?

M. VAILLANCOURT: Les frais de voyage par avion ou par automobile?

M. LIZOTTE: Par personne. Ce n'est pas seulement pour voyager, c'est pour manger et puis vivre.

M. VAILLANCOURT: Des dépenses qui ont été faites.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est une augmentation qui est quand même presque du double.

Est-ce que le ministre pourrait nous dire ce qui justifie cette augmentation d'environ \$40,000?

M. TREMBLAY (Bourassa): Cela fait pas mal de « lunches » à \$40,000.

M. LIZOTTE: Il y a \$30,000. Il y a \$8,000 pour des cours.

M. KIRKLAND-CASGRAIN: Des cours de pilote sur quel avion?

M. LIZOTTE: Sur le CL-215.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Sur le CL-215. Où iront-ils suivre ces cours?

M. LIZOTTE: A Montréal.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y aura aussi un montant d'inclus pour les pilotes qui iront se perfectionner pour pouvoir piloter le DH-125 et les prochains aussi? Est-ce que c'est inclus ici? Ce n'est pas inclus?

M. LIZOTTE: C'est ce qui se fait à Québec.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah! maintenant l'entraînement du DH-125 se fait à Québec. Est-ce les pilotes d'expérience qui font l'entraînement eux-mêmes? Ou fait-on venir des pilotes de l'extérieur?

M. LIZOTTE: C'est notre instructeur qui donne les cours depuis le début.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Parce que je me souviens que l'an dernier il était encore question d'envoyer des pilotes à New York pour suivre les cours.

M. LIZOTTE: Il y a cinq ans probablement que nous donnons les cours nous-mêmes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah!

M. VAILLANCOURT: M. le Président, est-ce qu'il y a un expert du service aérien qui a accompagné le ministre des Affaires municipales pour aller discuter avec M. Hellyer de l'implantation de l'aéroport international?

M. LIZOTTE: Si vous nous demandez si un voyage a été fait, nous vous le dirons; mais quand un ministre part de l'aérogare, il ne s'enregistre pas à l'effet de donner le renseignement en partant, où il va et pourquoi il y va.

M. VAILLANCOURT: Non, mais ce que je demande est: Est-ce qu'un expert du ministère des Transports et Communications...

M. LIZOTTE: Ah! je comprends.

M. VAILLANCOURT: ... du service aérien a accompagné le ministre des Affaires municipales lorsqu'il a rencontré le ministre des Transports d'Ottawa pour aller discuter du sujet de l'emplacement de l'aéroport international?

M. LIZOTTE: Pas à ma connaissance.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Même si c'est une décision qui, en définitive, on le sait, est du domaine fédéral, est-ce que le ministère des Transports et Communications n'aurait pas intérêt à avoir une représentation à l'occasion de ces discussions puisque nous savons quand même qu'il y a un certain nombre de pistes d'atterrissage qui appartiennent, sinon au ministère des Transports et Communications, du moins à certains ministères de la province?

M. LIZOTTE: J'imagine que nous aurions pu peut-être envoyer quelqu'un comme observateur... Là, nous tombons dans une discussion qui va nous éloigner de notre sujet. Pour cette affaire de l'aéroport international, les décisions se prennent à Ottawa.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Remarquez, c'est à titre de suggestion. Il me semble que ce serait logique...

M. LIZOTTE: Maintenant, d'après la réponse du ministre des Affaires municipales, aujourd'hui, il s'attend d'avoir une rencontre, en définitive, avec M. Hellyer. Ils pourront aborder de façon concrète et finale les suggestions des deux côtés et, à ce moment-là,...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu que le ministère soit représenté?

M. LIZOTTE: ... je pense que la suggestion mérite d'être retenue. Je n'ai pas d'objection à déléguer du ministère des Transports et Communications quelqu'un qui pourra aller nous représenter à ce moment-là.

M. VAILLANCOURT: Je crois que ce serait normal qu'il y ait un spécialiste venant du service aérien qui irait comme conseiller avec le ministre du Québec, pour discuter de choses aussi techniques auprès du ministère des Transports à Ottawa. Parce que le ministre des Transports à Ottawa est certainement entouré de spécialistes pour le conseiller, et je crois que le ministre du Québec devrait être accompagné aussi de spécialistes du Québec pour discuter une chose aussi technique et aussi compliquée.

M. LIZOTTE: Je ferai la suggestion au ministre des Affaires municipales. Je ne vous garantis pas qu'il dira oui.

M. VAILLANCOURT: C'est une suggestion.

M. LIZOTTE: Je vous remercie de l'avoir faite. J'en tiens compte d'ailleurs.

MME KIRKLAND - CASGRAIN: Comme observateur, il me semble qu'il ne peut pas y avoir d'objection.

M. LIZOTTE: Je le pense aussi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A l'article « Frais de voyage », on a parlé de l'augmentation. On dit qu'il y a des « lunches » là-dedans.

Est-ce que vous avez le montant exact qui peut constituer le déboursé pour les « lunches »? C'est une augmentation tellement considérable qu'on se rend compte que cela ne peut pas être des « luncheons ».

M. LIZOTTE: Nous avons un fonctionnaire qui voyage. Il va à Montréal. Nécessairement il va dans un restaurant, il prend le dîner, le souper, et il peut même être obligé de coucher à un moment donné. Alors ce sont ces choses-là qui sont comprises là-dedans.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais presque \$40,000 d'augmentation de prévus, cela me paraît...

M. LIZOTTE: Il y a \$30,000 pour les nouveaux employés.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour les voyages?

M. LIZOTTE: Il y a \$8,000 pour les cours de perfectionnement.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que c'est pour donner des cours aux ministres qui vont à Paris? Est-ce que c'est pour les entraîner ou bien si c'est pour d'autres?

M. LIZOTTE: C'est pour les empêcher de trembler quand ils sont en l'air.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A certains moments, on est porté à croire que le projet Apollo du gouvernement de l'Union Nationale, ce sont les voyages à Paris.

M. LIZOTTE: Vous avez raison...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour aller chercher la bénédiction du général.

M. LIZOTTE: Nous avons appris vite.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je dois dire qu'il n'est pas question d'apprendre vite, parce que je serais prête à prendre les statistiques de voyage des deux côtés.

M. TREMBLAY (Bourassa): Le ministre prête les avions et ne voyage pas souvent, c'est ça le pire. Cela doit être choquant un peu?

M. LIZOTTE: Non, j'ai un bon projecteur.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce qu'il y a,

c'est que nous voyageons dans les autres continents, aujourd'hui. Il ne se passe pas six mois sans qu'on fasse tous les continents, et particulièrement, on va voir nos frères francophones d'Afrique. D'ailleurs cela rapporte beaucoup au gouvernement de la province, j'en suis sûre.

A l'article « frais de voyage » est-ce qu'il y a d'autres questions.

UNE VOIX: L'article 3.

M. LIZOTTE: Je vous ferai remarquer que nous n'avons pas fait de voyages outre-mer avec nos avions.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous parlons de voyages en général, M. le Président.

M. LIZOTTE: Pendant que nous y sommes. Vous savez, cela va paraître au journal des Débats. Les journaux se servent du journal des Débats. Alors, à un moment donné, quand un député a dit: Bien, ils s'en vont voir les francophones en pays d'Afrique et tout ça. Dans la discussion du service central du transport aérien, cela peut prêter à confusion.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne voulais pas prêter à confusion, M. le Président, vous avez dû voir que je rigolais. Evidemment, cela ne paraîtra pas dans le journal des Débats, mais je pense que...

M. LIZOTTE: Je tiens à tirer la chose au clair.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, d'autant plus que...

M. LIZOTTE: Les voyages qui se font le sont par Air Canada ou par d'autres sociétés analogues.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous feriez mieux de louer un gros avion. Ceux que vous avez ne sont pas assez grands pour amener tous les « suiveux » en arrière des ministres, les porte-valises et tout ça.

UNE VOIX: Cela prend...

M. LIZOTTE: Si vous voulez. Je ferai remarquer au député que je n'embarquerai pas là-dedans parce qu'il y en a qui m'ont suivi déjà et ils étaient de son parti. Je l'ai fait avec plaisir et je le ferai encore avec plaisir. Il ne sera pas question de couleur quand il s'agira de rendre service ou d'accommoder quelqu'un.

M. TREMBLAY (Bourassa): Je ne parle pas... des avions, là. Disons que nous allons revenir à l'ordre.

M. LIZOTTE: Ne faites pas trop de malice.

M. LE PRESIDENT: Article 3.

M. VAILLANCOURT: Mais est-ce que l'avion DH-125 peut aller en Europe assez facilement?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne m'inquiète pas du tout. C'est parce que...

M. COITEUX: Est-ce que le ministre pourrait me dire quel est son rayon d'action afin que le public ne confonde pas. Est-ce que le ministre pourrait nous dire quel est le rayon d'action du DH-125?

M. LIZOTTE: L'orientation?

M. COITEUX: Non. Le rayon d'action.

M. LIZOTTE: Son rayon d'action est la province de Québec.

M. COITEUX: Non. Je veux dire la possibilité de vol.

M. LIZOTTE: Il peut faire 1,600 milles.

M. COITEUX: Alors, cela règle la question pour l'Europe.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: N'est-il pas exact, par exemple, que l'avion est utilisé régulièrement — et je n'en fais pas de reproche au ministre — pour aller dans d'autres provinces, pour se rendre même dans des provinces assez éloignées de la province de Québec?

M. LIZOTTE: C'est un fait!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est exact, n'est-ce pas?

M. LIZOTTE: Vous savez, nous ne sommes pas immobiles tant que ça!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, non. Je trouve ça excellent, du moment que ça rapporte quelque chose. Que ça ne fasse pas comme l'Allemagne qui n'a pas été visitée et qui a envoyé de l'industrie au Québec, à l'occasion des derniers voyages.

M. LE PRESIDENT: Article 3, adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'y a pas d'autres questions ici? Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 4.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un instant. Frais de bureau. Est-ce pour renouveler le mobilier? Frais de bureau, ici, qu'est-ce que c'est?

M. LIZOTTE: Les frais de bureaux représentent les appels téléphoniques, la papperasse, enfin les crayons de plomb, les gommes à effacer...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Les dépenses d'administration, quoi.

M. LIZOTTE: Oui, c'est ça. De notre service même.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Après ça vous avez: Matériel, articles de bureau. J'aimerais savoir comment distinguer les frais de bureaux du matériel, articles de bureau...

M. LIZOTTE: Les frais de bureau consistent dans les comptes de téléphone, frais de poste, service d'eau, messagerie et télégrammes, petite caisse, repas et temps supplémentaire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Merci, M. le Président.  
Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 4, adopté. Article à: Matériel, articles de bureau, impressions et abonnements.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un instant. Est-ce qu'il y aurait moyen de savoir là...

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Comment les sommes se répartissent-elles? Parce qu'on sait que ça ne fait pas tellement longtemps que l'aéroport a été construit et qu'il a été meublé enfin qu'il a été... Il me semble que l'ameublement était assez complet. J'aimerais avoir une idée de ce que représentent ces \$7,000?

M. LIZOTTE: Service général des achats, vous avez \$800; papeterie et impressions, \$700;

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A cause de la fleur de lys, encore?

M. LIZOTTE: Oui. Accessoires de bureau et réparations, \$2,300; location de Xérox,...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un instant, \$2,300 pour...?

M. LIZOTTE: Accessoires de bureau et réparations.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Réparations. Est-ce qu'il y a possibilité de savoir...

M. LIZOTTE: Machines à écrire, machines à additionner...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, bon!

M. LIZOTTE: Location de Xérox, \$2,000; au chapitre des abonnements, \$1,200. Revues de techniques...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'autres questions? Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article à, adopté. Article 6: Véhicules moteurs: achat.

M. LIZOTTE: Les \$25,000...

M. VAILLANCOURT: Les \$25,000...

M. LIZOTTE: Ils appellent ça une girafe.

M. VAILLANCOURT: ... est-ce que vous pouvez nous donner l'explication de cet article-là.

M. LIZOTTE: Vous avez, par exemple, l'achat d'une girafe qui est un échafaud mobile qui coûte \$15,000; et un tracteur-généraliste à \$10,000, pour les nouveaux avions.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors...

M. VAILLANCOURT: Comment se fait-il que c'est classé dans véhicules moteurs?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Avant d'avoir acheté ces véhicules moteurs, si on veut les appeler comme ça, comment fonctionnait-on pour l'entretien, lorsque nous n'avions pas ces appareils?

M. VAILLANCOURT: Avant ça vous montiez avec un escabeau?

M. LIZOTTE: C'est que pour les nouveaux avions, ils sont tellement hauts, la queue est

tellement élevée qu'on a décidé, au lieu de bâtir des échafaudages...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Comme pour le jet, voulez vous dire? Non?

M. LIZOTTE: Non, les CL-215.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah! c'est vrai.

M. LIZOTTE: Nous avons décidé d'avoir une girafe qui peut atteindre des endroits élevés. C'est quelque chose de nouveau, et nous avons trouvé que c'était plus économique que de faire des échafaudages pour chaque avion. Cela prenait moins de temps. Le tracteur génératrice va servir pour la même chose, pour faire décoller les avions CL-215, nous en avons déjà un dont nous nous servons...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous avez déjà un CL-215, non...

M. LIZOTTE: Un tracteur-génératrice, et nous en voulons un deuxième, vu le grand nombre d'avions que nous avons. Ces deux achats ensemble représentent une somme de \$25,000.

M. VAILLANCOURT: Combien avez-vous d'avions en tout?

M. LIZOTTE: Dans le moment, nous en avons 12; Il avions et un hélicoptère.

M. LE PRESIDENT: Article 6, adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 7: Véhicules moteurs, entretien et opération. Adopté.  
Article 8, Essence et lubrifiants.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aimerais savoir ce que comprend cet article. Est-ce que cela comprend tous les avions, comme les Canso, le jet, enfin tout? Quel est le montant sur cela qui constitue la part utilisée par le DH-125? Combien de milles prévoyez-vous parcourir, pour quel montant, au cours du présent exercice financier?

M. LIZOTTE: \$65,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: \$65,000 pour le DH-125. Est-ce que le responsable se souviendrait du montant pour l'essence utilisée durant l'année 1967?

M. LIZOTTE: A peu près le même montant. Parce que nous avons fait le même nombre d'heures. C'est basé sur le nombre d'heures.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le même nombre d'heures, mais durant cette année, est-ce qu'on n'a pas utilisé l'avion pour transporter les voyageurs de marque d'autres pays, des invités d'honneur, ici?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est donc qu'il y a une augmentation d'utilisation du DH-125. Parce qu'il y a quand même moins d'utilisation pour des causes qu'on aurait comprises en 1967?

M. LIZOTTE: Nous avons fait à peu près le même nombre d'heures en 1968 que nous avons fait en 1967.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Malgré qu'il y ait eu une diminution de voyages d'invités d'honneur, etc...

M. LIZOTTE: Assez souvent, quand nous véhiculions les invités d'honneur, nous étions obligés de priver les fonctionnaires de ces mêmes voyages.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je comprends. Seulement, à ce moment-là, ces voyages étaient chargés au ministère des Transports et Communications, du moins à l'époque où j'étais au ministère. Lorsqu'il y avait des invités d'honneur qui étaient transportés, c'était le ministère des Transports et Communications qui en assumait le coût.

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Y a-t-il d'autres questions?

M. SEGUIN: M. le Ministre, avez-vous dit tout à l'heure ou, peut-être, l'autre soir, a-t-il été question que le service doive acheter d'autres avions, c'est-à-dire qu'il y en aura un nombre additionnel cette année? La raison de ma question est que je vois que pour l'essence on a à peu près le même montant. S'il y a un surplus d'avions, comment les feront-ils fonctionner?

M. LIZOTTE: Ici, vous avez environ \$100,000 de taxes qui sont inclus dans le montant. Alors

si on les soustrait de \$309,000 il va rester \$209,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela est pour l'exercice de l'année 68/69. Alors vous allez avoir une taxe analogue.

M. LIZOTTE: C'est la taxe qui va rester.

L'augmentation réelle est de \$100,000, pour répondre à votre question. L'an dernier on incluait la taxe. Cela fait plusieurs années qu'on discute avec le ministère du Revenu, à savoir qu'on ne devrait pas payer la taxe. Je pense que les compagnies aériennes ne paient pas la taxe sur l'essence. Cette année, nous avons réussi à faire accepter de nous enlever cette taxe. Nos dépenses sont, en fait, de \$100,000 de plus. Cela paraît être le même montant parce qu'on enlève \$100,000 de taxes.

M. SEGUIN: Alors ce serait de nouveaux avions qui, de fait, opéreront par la taxe, non par l'essence.

MME KIRKLAND-CASGRAIN! Ces \$100,000 seront utilisés, en d'autres termes, pour les voyages. Oui, Je comprends.

M. LIZOTTE: Les heures de vol effectives...

M. SEGUIN: C'est un nouveau carburant. On brûle des taxes au lieu de brûler de l'essence ou autres choses.

M. LIZOTTE: Ce n'est pas si mal.

M. LE PRESIDENT: L'article 8 est adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 9: Entretien des pistes d'atterrissage.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ici, J'ai une question au nom de l'ex-ministre du ministère de l'Industrie et du Commerce, qui ne pouvait être présent. Il est intéressé à savoir ce qui va advenir des pistes d'atterrissage dans sa région? Vous savez qu'il y a différentes pistes d'atterrissages qui ont été ouvertes dans cette région et qui ont été utilisées. Je fais évidemment allusion au député de Bonaventure.

M. LIZOTTE: A la suite d'un entretien lors de la dernière séance du conseil, M. Levesque, le député de Bonaventure, a rencontré M. Gagnon, à ma demande. Ils se sont organisés de façon à visiter la piste tous les deux, à aller

rencontrer les gens de l'endroit, à demander leur opinion, de sorte que nous prenions nos décisions dans l'intérêt de ce coin de terre de la Gaspésie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'on a prévu, Justement, l'entretien de ces pistes d'atterrissage dans la somme mentionnée ici, \$300,000?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y a d'autres pistes d'atterrissage, que celle dont Je viens de faire mention, qui seraient concernées avec ce chiffre-là ou qui seraient...

M. LIZOTTE: Cela en comprend seulement une.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'on pourrait nous dire, Justement, pour renseigner le comité, quelles pistes d'atterrissage sont comprises dans les \$300,000? Pour l'entretien de quelles pistes d'atterrissage?

M. LIZOTTE: Nous avons LaSarre, Bonaventure, Saint-Honoré dans Chicoutimi, Causapscal, Mingan et Casey. Cette dernière nous appartient mais nous ne l'entretenez pas.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Celle de Casey est entretenue par d'autres, quoi?

M. LIZOTTE: Elle n'est pas utilisée comme aéroport, dans le moment. C'est un aéroport militaire qui a été remis à la province, mais elle tombe sous notre Juridiction.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, bon! Je comprends.

M. COITEUX: Est-ce que le ministre pourrait nous dire, dans le cas de l'aéroport de Mingan, par exemple, si la municipalité voulait s'en porter acquéreur, s'il y aurait une discussion de prix qui pourrait se faire, ceci en prévision naturellement, que la municipalité la repasse au gouvernement fédéral? Parce que vous êtes au courant que l'aéroport de Mingan est un aéroport qui a été bâti par l'armée américaine. Il est évalué à plusieurs millions de dollars. C'est dommage de le voir se détériorer. Je crois que si la municipalité de Mingan pouvait se porter acquéreur de cet aéroport, des discussions pourraient être entreprises avec Ottawa de façon qu'on en fasse un aéroport régional, qui serait un aéroport situé à environ

100 milles à l'est de Sept-Iles, et qui couvrirait toute une région comme aéroport régional.

Parce qu'actuellement, ces aéroports, il ne faut pas se le cacher, les municipalités ne sont pas capables d'entretenir un service d'hiver là-dessus. Et le gouvernement provincial — et je ne les blâme pas — ne peut pas, non plus, donner de subvention. Par contre, je crois qu'un aéroport régional, dans cette région, s'avère de plus en plus nécessaire.

Je crois que la seule formule serait que la municipalité s'en porte acquéreur et qu'elle le lui passe éventuellement, parce qu'il est dommage de laisser pareil bien se détériorer lorsqu'on pourrait en faire un usage beaucoup plus utile.

M. LIZOTTE: Voici, actuellement, le député le dit, cet aéroport est loué à \$1 par année à la municipalité. Maintenant, nous sommes prêts à considérer une demande de la municipalité qui voudrait s'en porter acquéreur. Nous n'aurions pas d'objection.

M. COITEUX: C'est-à-dire qu'il ne serait pas utile pour eux de se porter acquéreurs, à moins qu'il y ait des ententes préalables pour que la municipalité puisse le repasser au ministère des Transports et Communications.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce serait un cadeau de Grec!

M. LIZOTTE: Je pense qu'elle pourrait faire les ententes avec le fédéral, et nous verrions les conditions de l'entente. A ce moment-là, nous n'aurions pas d'objection à transiger avec la municipalité relativement à cette piste.

M. COITEUX: Je pense qu'à tous les endroits où le fédéral exploite, comme à Sept-Iles, ce sont des baux emphytéotiques. Ce n'est pas une cession complète du terrain.

M. LE PRESIDENT: Article 9, adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 10: Entretien des avions, équipement et pièces de rechange; inspections.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y aurait peut-être lieu d'ajourner ici.

M. COITEUX: Il est six heures dix. Nous pourrions recommencer ici quand nous siégerons ce soir. Ce ne sera pas tellement long.

M. LE PRESIDENT: Nous devrions finir cet article-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est parce que je pensais au député de Sept-Iles qui avait une remarque à faire.

M. COITEUX: Non, non. Finissez tout cela et quand ce sera fini, nous recommencerons l'autre. Il n'est pas utile de mêler les choses. Parce que je ne pense pas que cela débute... D'ailleurs, quand même cela débiterait, M. Cliche est là...

M. LIZOTTE: Ce que je peux faire, si cela peut accommoder le député, lorsque nos discussions arriverons à l'article qui le concerne, à ce moment-là, nous pourrions le passer et, même si nous le gardons en dernier, je n'ai pas d'objection.

M. COITEUX: Dans ce cas-là, je suis bien prêt.

M. LIZOTTE: Si cela peut vous accommoder, je n'ai pas d'objection.

M. COITEUX: Du moment que quelqu'un me prévient en haut.

M. LE PRESIDENT: Article 10.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je sais que le ministère des Transports et Communications a des pièces de rechange et qu'un montant considérable est investi dans ce domaine-là. Est-ce qu'on pourrait nous dire ce qui arrive, par exemple, lorsqu'un avion n'est plus utilisé et qu'il y a des pièces de rechange? Est-ce que, en plus des achats que le ministère fait, il y a des ventes qui se font ou bien si on utilise uniquement le « stock » qui est là pour les avions du ministère, pour les pièces de rechange, etc?

M. LIZOTTE: Les seules ventes que nous avons eues, c'était lorsque nous avons vendu un type d'avion. A ce moment-là, nous avons fourni les pièces avec l'avion.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous avez vendu les pièces de rechange en même temps.

M. LIZOTTE: Avec l'avion. Depuis 1962 — si ma mémoire est bonne — on n'a pas eu de vente depuis ce temps-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Qu'est-ce qui constitue l'augmentation? A cause des CL-215?

M. LEOTTE: Par exemple, on a \$50,000 de pièces de rechange seulement pour les CL-215 dans ce montant-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, bon! Je comprends.

M. LIZOTTE: C'est un nouvel avion, et nous ne sommes pas trop sûrs du « stock » exact dont nous aurions besoin.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Toujours acheté, évidemment, de Canadair.

M. LIZOTTE: En partie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En partie?

M. LIZOTTE: Parce qu'il y a les moteurs, par exemple, qui peuvent venir d'autres fournisseurs. Le manufacturier du moteur, par exemple, United Aircraft, peut nous fournir des pièces à moteur. Tandis que les pièces du fuselage, de la carlingue peuvent venir de Canadair.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 10?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article II: Assurances?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'imagine que l'assurance est élevée à cause des quatorze CL-215. Mais est-ce qu'on pourrait me dire, je sais qu'il arrive quand même certains accidents, un accident du DH-125, un accident de Canso, est-ce que cela a pu contribuer aussi à l'augmentation de la prime?

M. LIZOTTE: Nos primes étaient faites jusqu'en 1970. Nous avons un contrat de trois ans. Donc, nous n'avons pas eu d'augmentation. Sauf qu'il y a une augmentation générale de l'assurance-aviation dans le moment. Il y a eu plusieurs accidents, des accidents de réactés ont fait augmenter les taux. Donc, lorsqu'on demande des taux pour le CL-215, ils sont très élevés. C'est ça, l'augmentation.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je comprends. Parce qu'en fait, l'augmentation qui pourrait survenir à cause de l'accident du DH-125, cela surviendrait en 1970, à la fin du contrat?

M. LIZOTTE: C'est ça. D'ailleurs, nous nous attendons à une augmentation importante en 1970.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En 1970.

M. LE PRESIDENT: Article 11, adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 12: Autres dépenses.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'on peut nous donner des explications là-dessus? Je vais y revenir ce soir, probablement.

M. LIZOTTE: Les frais de représentation, \$250. L'uniforme, \$5,000. Lavage, nettoyage de jaquettes, \$4,500. Location de chauffettes, \$500. Provisions et accessoires de cuisine, \$8,000. Accidents de travail, \$1,500. Remise et usage de location des hangars, \$500. Service des douanes, \$600. Examens médicaux, \$650. Transport lourd, Gaz Chapais, \$2,500. Achat d'un « digital frequency converter » \$4,000. Peinture d'équipement, peinture d'avions papier sablé, sableuse, tout équipement d'atelier \$6,000.

UNE VOIX: Adopté, d'accord.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous n'avez pas d'autres questions? Adopté.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le poste budgétaire 3 est adopté au complet?

M. VAILLANCOURT: Au complet, adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté. Nous pourrions revenir à huit heures et demie.

M. LE PRESIDENT: A huit heures et demie.

M. LIZOTTE: A huit heures trente.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il est déjà six heures quart.

M. LE PRESIDENT: La commission s'ajourne à huit heures trente.

Reprise de la séance à 20 h 35

M. SAUVAGEAU (président du comité): A l'ordre!

M. BOURASSA: M. le Président, on vous écoute.

M. LE PRÉSIDENT: Je laisse la parole au ministre pour répondre à la demande du député de Mercier en ce qui a trait aux taxis.

M. LIZOTTE: Vous m'avez demandé si nous avons des procédures de prises contre Murray Hill. Ici, j'ai sept dossiers.

M. BOURASSA: A quel endroit, M. le Ministre?

M. LIZOTTE: Le premier, entre Jacques-Cartier et Mont-Tremblant.

M. BOURASSA: A Montréal, est-ce qu'il y en a des procédures?

M. LIZOTTE: Entre Montréal et Mont-Tremblant. Entre la ville d'Anjou et Mont-Tremblant.

M. BOURASSA: C'est toujours le même qui allait à Mont-Tremblant, quoi?

M. LIZOTTE: Les passagers ont été pris à 2562 boul. Lévesque à Duvernay; l'autre, lieu du chargement, à la ville d'Anjou...

M. BOURASSA: Mais dans les grands hôtels à Montréal, c'est le problème qui est peut-être le plus sérieux pour les chauffeurs de taxi.

M. LIZOTTE: Ici, ce sont des plaintes qui ont été faites, et des procédures ont été prises en vertu des plaintes qui ont été faites.

M. BOURASSA: Oui. Mais est-ce que le ministère de lui-même peut, par exemple, arrêter ou empêcher ceux qui sollicitent des clients à l'intérieur des hôtels ou à l'extérieur?

M. LIZOTTE: Est-ce que vous parlez des taxis-fantômes là ou si...

M. BOURASSA: Mais pour parler de taxi fantôme, je ne connais pas la définition du ministre, mais je parle des voitures des compagnies de taxi autres que celles qui peuvent exercer leurs activités à Montréal. Je pense à Murray Hill par exemple.

M. LIZOTTE: Si nous avons des plaintes, actuellement nous procédons parce que ça nous prendrait pratiquement un inspecteur par hôtel.

M. BOURASSA: Oui.

M. LIZOTTE: C'est là la difficulté...

M. BOURASSA: Il n'y a pas tellement de grands hôtels à Montréal. Cela en prendrait six ou sept pour permettre aux chauffeurs de taxi de Montréal d'être protégés contre cette concurrence-là.

M. LIZOTTE: Je pense que, si nous avons des plaintes, nous pourrions procéder.

M. BOURASSA: Il vous faut des plaintes absolument pour procéder. Mais le ministre nous dit qu'il avait rencontré le président, M. Vincent, à quelques reprises. J'imagine qu'il a dû se plaindre de cette situation-là. C'est le principal grief des chauffeurs de taxi.

M. LIZOTTE: Je l'ai rencontré une fois et j'ai eu une lettre de lui à l'effet qu'il acceptait de se soumettre à cette condition de ne pas stationner devant les grands hôtels pour prendre des passagers à ces hôtels-là. Si des passagers avaient besoin de leurs services, ils avaient simplement à appeler au terrain de stationnement.

M. BOURASSA: C'est le président de Murray Hill. Je veux dire au ministre que, pour ma part, j'ai reçu de très nombreuses plaintes. Je suis député d'un comté où il y a un très grand nombre de chauffeurs de taxi, et ils se plaignent surtout de cette situation où ils ont à subir la concurrence de Murray Hill à l'intérieur de Montréal. Ce n'est pas comme dans le cas de Dorval où il y a un contrat en exclusivité. C'est une situation qui est différente. Je me demande jusqu'à quel point le ministère — le président soulevait tout à l'heure la question de la juridiction de Montréal sur l'exercice de ces activités-là — peut empêcher cela, et s'il le peut, qu'est-ce qu'il fait présentement et qu'est-ce qu'il pourrait faire si on l'invite à le faire?

M. LIZOTTE: Si des passagers sont pris à l'hôtel Mont-Royal, un propriétaire de taxi est demandé pour transporter cinq passagers de l'hôtel Mont-Royal à Dorval, c'est ce que vous voulez dire, J'imagine.

M. BOURASSA: Oui.

M. LIZOTTE: Or, vous êtes à l'hôtel et vous demandez un taxi pour Dorval. Vous êtes trois ou quatre députés et vous-même qui demandez un taxi; vous le payez, je ne sais pas combien, \$10 ou \$15; nous ne pouvons pas intervenir. Mais, nous savons qu'il y a répartition du coût entre les cinq personnes, nous pouvons intervenir à cent par tête. Seulement, lorsqu'un taxi est demandé à l'hôtel Mont-Royal ou à l'hôtel Reine-Elisabeth ou n'importe où, nous ne pouvons tout de même pas arrêter le commerce des taxis.

M. BOURASSA: Je ne parle pas des taxis comme Lasalle, ou Diamond, ou Vétéran, ou les autres compagnies. Les taxis Murray Hill n'ont pas le droit de faire du service de taxi à l'intérieur de Montréal; ils en font de Dorval à Montréal. Si je comprends bien le contrat de Murray Hill, c'est de Dorval à Montréal. Je ne crois pas que ce soit de Montréal à Dorval. C'est de Dorval 2 Montréal.

M. LIZOTTE: Murray Hill détient je ne sais combien de permis. Il faudra passer en revue tous les permis de Murray Hill si vous voulez savoir ce que c'est. Ils n'en ont pas qu'un, ils ont sept ou huit permis.

Murray Hill n'a pas le droit de faire de taxi dans Montréal.

M. BOURASSA: C'est ça que nous demandons. Que pouvez-vous faire pour les en empêcher?

M. LIZOTTE: Lorsque vous avez des plaintes, MM. les Députés, M. le Président, qu'en faites-vous? Est-ce que vous les transmettez?

M. BOURASSA: Faut-il absolument que vous ayez des plaintes? Vous ne pouvez pas voir...

M. LIZOTTE: Je vous fais remarquer, M. le Président, que le service d'inspection a 50 inspecteurs dont 13 résidant à Montréal. Si nous couvrons les hôtels de Montréal, alors nous ne couvrons plus rien d'autre. On peut couvrir seulement les hôtels de Montréal.

Je ne crois pas que ce soit le rôle du ministère...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est le meilleur endroit pour trouver les irrégularités.

M. LIZOTTE: Eh bien, je vais vous dire, M. le Président, je pense que c'est beaucoup plus important dans le domaine du camionnage. Le volume est beaucoup plus gros dans le domaine du camionnage que dans celui du trans-

port des passagers. Nous n'avons pas de plaintes à l'effet que des passagers sont pris dans des hôtels de Montréal.

M. BOURASSA: Je m'adresse, évidemment, au ministre responsable. On connaît les doléances des chauffeurs de taxi. Il y en a 18,000 à Montréal. On connaît leurs conditions de travail qui sont quand même très difficiles, on le sait. Ils ont des heures très longues, des salaires sans vacances payées, ils n'ont pas droit aux jours de maladie. Ils demandent une protection pour exercer leurs activités sans subir une concurrence injuste. Alors qu'est-ce que ça coûterait d'ajouter quelques inspecteurs aux plus grands hôtels de Montréal — il en faudrait cinq ou six « pour empêcher ces abus-là ». Il y a eu même des manifestations violentes, parce que les chauffeurs de taxi ont le sentiment de ne pas être protégés dans l'exercice de leur métier.

M. FLAMAND: Le député de Jacques-Cartier a affirmé tantôt qu'ils avaient le permis de Dorval à Montréal, mais qu'ils n'avaient pas l'inverse.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce député n'est pas ici. Vous parlez de l'ex-député de Jacques-Cartier.

M. FLAMAND: L'ex-député de Jacques-Cartier.

M. BOURASSA: C'est le député de Marguerite-Bourgeoys, l'ancien ministre des Transports et Communications, et le futur ministre des Transports ou des Finances, je ne sais pas.

M. FLAMAND: De toute façon on a affirmé qu'ils avaient un permis de Dorval à Montréal, mais qu'ils n'avaient pas l'inverse.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ils ont un permis, en effet...

M. FLAMAND: Cela m'apparaît invraisemblable qu'ils n'aient pas l'inverse.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est comme ça que ça fonctionne.

M. LIZOTTE: Je pense que pour...

UNE VOIX: Est-ce qu'ils ont un permis pour Montréal-Dorval?

M. LIZOTTE: Certainement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ils ont le permis de Dorval à Montréal.

M. LIZOTTE: Ils ont le permis de Dorval-Montréal, aller-retour.

M. FLAMAND: C'est invraisemblable qu'ils n'aient pas le retour.

M. LIZOTTE: Je vais vous le lire...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Uniquement s'ils sont appelés.

M. LIZOTTE: Ils ont le permis, la classe 1 du permis, le service du Murray Hill: « From Montreal to Montreal Airport at Dorval and return ». Je pense que ça donne assez bien...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ils ne peuvent pas être demandés comme ça sur la rue? Il faut que ce soit par un appel téléphonique, alors c'est tout à fait différent. Il parle de service sur la rue, lorsque l'on demande un taxi. Murray Hill ne peut pas à Montréal accepter ce genre de service.

M. LIZOTTE: Ce n'est pas le ministère des Transports et des Communications qui doit appliquer cette loi. C'est la ville de Montréal. C'est aussi simple que cela.

M. BOURASSA: Il a fallu du temps pour le dire. C'est cela que nous voulons savoir.

M. LIZOTTE: Cela fait longtemps que je vous le dis.

M. BOURASSA: Ce dont je me plains...

M. LIZOTTE: J'ai dit au début qu'il y avait trois gouvernements là-dedans.

M. BOURASSA: Pour Dorval, vous avez dit qu'il y avait trois gouvernements. Pour Montréal, il y en a deux.

M. LIZOTTE: Vous avez répondu: Ce n'est pas cela qui nous regarde, puis vous êtes entré dans vos grandes considérations; et je vous ai écouté parce que je vous trouvais si intéressant. Vous avez perdu la question et moi, je ne vous ai pas donné la réponse.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, le député de Mercier représente quand même le plus grand nombre de chauffeurs de taxi dans la province de Québec, parce que,

justement, le comté qu'il représente à des chauffeurs de taxi...

M. LIZOTTE: Il représente un comté où il y a beaucoup de chauffeurs de taxi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y a d'autres problèmes, mais il y a celui-là en tout cas.

M. BOURASSA: C'est un problème important. Le cas que Je soulève, pour clarifier...

M. LIZOTTE: Pour ce qui concerne votre demande relativement à Murray Hill qui est à la porte des grands hôtels, M. Vincent est venu me trouver, et je vous ai dit la réponse que j'avais obtenue du président, l'entente qu'il devait respecter à l'effet de ne pas faire de sollicitation de passagers à la porte des grands hôtels.

M. BOURASSA: Promesse verbale.

M. LIZOTTE: Je n'ai pas eu d'autre représentation de la part du président de l'association des taxis.

M. BOURASSA: Quand l'avez-vous vu la dernière fois?

M. LIZOTTE: Il avait l'air satisfait.

M. BOURASSA: Mais là, je voyais un article de journal — malheureusement, je ne l'ai pas — où on se plaignait de l'attitude du ministre des Transports et Communications, de son inaction & agir — vous devez avoir cela — vis-à-vis de la compagnie Murray Hill. C'était dans le journal de la semaine dernière, je pense, le lundi 10 mars,

M. LIZOTTE: J'ai agi dans les sept cas que J'ai ici; cela fait toujours un peu d'action. On ne peut pas couvrir tous les péchés d'Israël.

M. BOURASSA: Pour mettre une conclusion à ce débat, je veux simplement demander si on se comprend bien: ce dont je me plains, moi, c'est que des individus accostent des clients dans les grands hôtels, les sollicitent et leur disent: Voulez-vous vous rendre à Dorval avec un taxi? C'est là qu'ils se trouvent à léser les droits des chauffeurs de taxi, les compagnies régulières qui exercent leur métier à Montréal.

Est-ce que vous avez juridiction sur ces cas ou si c'est Montréal?

M. LIZOTTE: Non, c'est la ville. Ils ont déjà des procédures d'engagées d'ailleurs. Ils sont en appel.

M. BOURASSA: Vous voulez dire la ville?

M. LIZOTTE: La ville est en appel avec Murray Hill.

M. BOURASSA: Dans ces cas particuliers?

M. LIZOTTE: Oui, des cas particuliers comme ceux-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En dehors de cette juridiction, étant donné que le permis de Murray Hill relevé quand même de la régie, si Murray Hill enfreint le permis qui lui est accordé par la régie, est-ce que le ministère des Transports et Communications n'a pas juridiction, à ce moment-là?

M. LIZOTTE: Oui. C'est parce que nous avons juridiction que nous avons pris sept procédures.

M. BOURASSA: Il n'y en a pas une qui touche à un grand hôtel à Montréal, par exemple. C'est Mont-Tremblant, Duvernay et la ville d'Anjou...

M. LIZOTTE: Nous procédons en vertu des plaintes que nous avons. Faites une plainte, et nous prendrons des procédures demain matin. Faites-en une. Vous connaissez tellement bien le problème. Vous portez des accusations claires, nettes et précises. Alors, portez-les, faites votre plainte et nous allons prendre des procédures.

M. BOURASSA: Je ne peux tout de même pas aller à la porte de l'hôtel Mont-Royal ou du Reine-Elisabeth pour attendre les gens.

M. LIZOTTE: Vous avez des gens qui vous les font, ces comméragés-là?

M. BOURASSA: Oui, mais il y a des plaintes qui sont faites régulièrement.

M. LIZOTTE: Nommez une plainte, nommez m'en une. Qu'on fasse une plainte et nous ferons comme nous faisons présentement.

M. BOURASSA: Qu'est-ce qui empêche le ministre d'avoir un inspecteur...

M. LIZOTTE: Les inspecteurs n'ont remarqué aucune anomalie, aucune chose qui n'était

pas normale dans leur fonction et la juridiction qui leur a été accordée. Le jour où il y en a, ils font comme pour le camionnage: ils prennent des procédures.

M. BOURASSA: Vous avez dit tantôt que leur tâche principale était le camionnage, que ce n'étaient pas les grands hôtels. Alors, ils ne doivent pas se promener là tellement souvent.

M. LIZOTTE: Ils ne sont pas obligés de rester tout le temps 15 non plus.

M. BOURASSA: Alors, ce que je demande au ministre, c'est qu'à l'avenir, s'il y a moyen, on envoie des inspecteurs à ces endroits.

M. LIZOTTE: Je suis prêt à faire cela.

M. BOURASSA: Merci.

M. LE PRESIDENT: Du consentement unanime du comité nous allons passer au poste budgétaire 10: Subventions pour fins de transport maritime et aérien.

M. COITEUX: Cette subvention de quelque \$800,000 qui concerne particulièrement le transport maritime sur la Côte-Nord, est-ce que le ministre aurait l'obligeance de me dire de quelle façon et à quels endroits, pour quelle ligne de transport le montant de \$800,000 est donné? \$850,000, pour être exact.

M. LIZOTTE: Différentes compagnies reçoivent des subventions: la première est la Compagnie de transport du Bas-Saint-Laurent. Vous avez demandé le genre de service?

M. COITEUX: Oui. J'imagine que c'est pour le service de Rimouski par le Jean-Brillant pour aller jusqu'à Blanc-Sablon.

M. LIZOTTE: Cela comprend les trois services, Montréal et tous les services.

Un voyage par semaine: Rimouski-Blanc-Sablon. Quatre voyages par mois: Montréal-Québec à Blanc-Sablon. Service d'été et d'hiver.

M. COITEUX: Quel montant?

M. LIZOTTE: \$430,000. Désirez-vous que je continue?

M. COITEUX: Oui, parce que je voudrais

avoir une distribution. Est-ce que le traversier de Tadoussac est encore subventionné?

M. LIZOTTE: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le traversier de Tadoussac n'est plus subventionné.

M. LIZOTTE: Non. Il n'est plus subventionné.

M. COITEUX: Ce qui m'intéresse, ce sont surtout les subventions pour la Côte-Nord. Où je veux en venir, M. le Président, c'est que, devant le peu de service que nous avons sur la Côte-Nord en 1960, nous nous sommes acharnés à essayer d'améliorer le service à ces gens qui, pour le transport des provisions n'ont pas d'autres moyens de communication, ou presque, que le bateau. A cette fin, nous avons fait des démarches personnelles, nous avons mobilisé le Conseil économique de la basse Côte-Nord, pour finalement aboutir à une rencontre qui fut un genre de symposium, au Havre Saint-Pierre, il y a deux ans. Ce fut dans le but de préparer les demandes qui, de l'aveu même des gens de la basse Côte-Nord, seraient de nature à établir un service améliorant considérablement le transport maritime dans ces régions. Et nous étions tombés d'accord, à ce moment-là, sur certains facteurs, certaines conditions, et ceci avait été fait parce que le contrat actuellement détenu par la compagnie (Clarke Steamship), la compagnie de Transport du Bas-Saint-Laurent, est échu depuis presque un an.

Alors, à cette réunion-là, le ministère des Transports du Québec était représenté aussi bien que celui d'Ottawa, tous les corps intermédiaires de la région, et nous en étions venus à certaines suggestions qui devaient servir de base à la demande de soumissions pour un nouveau contrat de transport maritime.

Nous n'avons aucune objection à ce que ce contrat soit donné à Pierre, Jean ou Jacques. Ce que nous voulions dans ce temps-là, et le but que nous poursuivons encore actuellement, c'est d'améliorer le transport, spécialement du côté du transport hivernal où on nous prêchait depuis des années que cela ne se faisait pas l'hiver, et toutes les expériences qu'on a faites depuis se sont avérées un succès. La seule période de l'année où on ne peut aller jusqu'à Blanc-Sablon en bateau, c'est lorsque les glaces sortent du détroit de Belle-Isle par Terre-Neuve et là, la navigation devient dangereuse pour à peu près un mois.

De toute façon nous sommes allés aux sou-

missions effectivement. Les soumissions se sont ouvertes. Je n'ai pas vu les spécifications qui ont été demandées, mais je crois que ce n'était pas tout à fait ce que nous avons demandé lors du symposium. Les soumissionnaires étaient demandés, et le plus bas soumissionnaire a été rejeté pour des raisons très valables. Le deuxième, les Agences maritimes du Golfe, d'après la lettre qui a été adressée par le ministère des Transports d'Ottawa, à M. Jacques Verreault, en date du 20 janvier 1969, et signée par M. Allan Campbell, on recommandait que la soumission suivante dans l'ordre des montants, parlant des Agences maritimes, semble rencontrer tous les critères établis par l'appel d'offres. Elle possède des structures existantes, de nombreuses années d'expérience et, pour ces raisons, nous proposons que le contrat de subvention soit accordé aux Agences maritimes.

Pour des raisons que je peux difficilement m'expliquer, je ne sais pas si le ministre a accepté cette lettre ou s'il l'a refusée, mais on a traîné l'affaire en longueur. Le contrat n'est pas encore donné et il semblerait qu'à chaque jour on enlève ou on change les données ou les spécifications suivant lesquelles les contrats ont été demandés.

Est-ce que l'on vise, par cela, à éliminer l'entrepreneur recommandé par le gouvernement? Je ne suis le défenseur d'aucun entrepreneur ici. Mais je constate les faits. C'est qu'avec ce marchandage, on risque de se ramasser quand tout sera réglé avec un service exactement identique sinon pire que nous avions avant. Ce n'était pas le but que nous visions. Alors, je demanderais au ministre la raison pour laquelle le gouvernement provincial a refusé les recommandations du fédéral qui, lui, a fait enquête aussi. Quelles seraient ces raisons qui ont motivé cette reprise de position? On est même allé jusqu'à dire: On va séparer le contrat. Et puis, il ne faut pas oublier une chose: le troisième soumissionnaire qui est l'entrepreneur actuel, qui jouit d'une année supplémentaire, a une soumission qui représente tout de même \$90,000 annuellement, ce qui veut dire sur un contrat de dix ans, \$900,000 de différence au point de vue subsides demandés.

Alors le ministre a-t-il des explications à me fournir? Car la population de la basse Côte-Nord trouve cela un peu étrange. Moi-même, je me pose des questions. Qu'est-ce qui se passe? Quels sont les travaux en sous-main qui empêchent ce contrat de se donner et pourquoi n'a-t-on, depuis le 20 janvier, donné suite à la recommandation d'Ottawa? Si on ne veut pas y donner suite, pourquoi?

M. LIZOTTE: M. le Président, Je connais très bien la situation que vient d'exposer le député. Mon premier geste, après avoir été choisi comme ministre, a été de visiter la basse Côte-Nord précisément à bord, non pas d'un avion, mais du service côtier qu'ils ont de Rimouski à Blanc-Sablon. A bord d'un navire qui date déjà de trente ans. Il est désuet. J'ai vu la situation des transports à chacun de ces ports de mer où nous nous arrêtons, même aux endroits où nous ne pouvions arrêter, précisément à cause de la marée, et qu'il fallait transporter la marchandise que nous avons à bord, au moyen de petits canots.

J'ai également reçu les représentations des différents corps publics, des maires et des chambres de commerce de la basse Côte-Nord, de Sept-Iles à Blanc-Sablon. J'ai même reçu à mon bureau la visite de mon honorable ami qui a également étudié cette situation de façon sérieuse. Il m'a même fait des recommandations lorsqu'il s'est agi de demander des soumissions. Au moment de ses recommandations il me disait ceci — et il l'a même écrit — qu'au point de vue politique, c'était mauvais de ne pas demander des soumissions.

M. COITEUX: C'est ça!

M. LIZOTTE: J'ai répondu, à ce moment-là, que le point de vue politique ne m'intéressait pas, mais que ce qui m'intéressait, par exemple, c'était le service à donner à la basse Côte-Nord. De concert avec Ottawa des soumissions ont été demandées. Des soumissions ont été reçues ou ont été lues et elles sont étudiées. À l'heure actuelle, s'il y a délai, c'est précisément parce que, dans les bateaux dont les plans seront fournis et que nous n'avons pas au ministère mais que nous aurons — Je m'attends à les recevoir au cours de la semaine — après avoir étudié si ces navires répondent réellement, comme le prétend Ottawa, aux besoins de la population, au service à donner à la population plutôt. A partir de ce moment-là, Je serai d'accord à cent pour cent

Laissez-moi vous dire que, relativement à tout ce qui regarde la soumission de façon générale, je suis d'accord avec Ottawa. Je pense que c'est le devoir d'un ministre de s'enquérir, de sorte que lorsqu'en Chambre d'autres députés, qui ne seraient pas intéressés à la soumission que nous allons accepter, voudront défendre leur point de vue, au moins J'aurai dit: Bien, nous avons accordé la soumission — puisque nous parlons de la soumission des Agences maritimes — nous l'avons accordée aux Agences maritimes. D'un autre côté nous avons

pris tous les moyens nécessaires pour se renseigner. Nous n'avons pas reçu une lettre de deux pages d'Ottawa disant: Nous à Ottawa, nous recommandons ça. Nous avons vu toute la documentation. Nous avons vu si ça répondait bien aux exigences de la demande de soumission et de cette façon Je pense que — d'ailleurs le député de Saguenay sera satisfait. J'ai également l'intention qu'une déclaration soit signée par M. Hellyer et moi-même sur l'entente qui existera au moment où le contrat sera signé. Voilà la raison pour laquelle nous avons adopté ce contrat et la raison pour laquelle aussi, peut-être, nous avons eu quelques semaines d'étude supplémentaire après l'ouverture et la lettre de recommandation d'Ottawa.

M. COITEUX: Je remercie le ministre et Je veux...

M. LIZOTTE: Pour compléter, à l'heure actuelle, le service doit débiter le 1er janvier 1970. Je pense que si le député me donne encore une dizaine de jours, il sera satisfait. Il sait ce que je pense de tout ça, d'ailleurs.

M. COITEUX: En définitive, ce que je veux, c'est qu'il n'y ait aucun manque de protection envers qui que ce soit. Le service de la compagnie qui existe actuellement a été satisfaisant Jusqu'à ces dernières années. Je crois que le fait de demander des compétiteurs a permis de placer certaines conditions qui, autrement, n'auraient pas été obtenues dans les spécifications.

Le but que nous visons, c'est d'améliorer le service sur la basse Côte-Nord, et je crois que le ministre est animé des mêmes sentiments. Je comprends le ministre lorsqu'il veut s'assurer que chacun des soumissionnaires possède l'équipement voulu pour mettre en pratique les recommandations ou se soumettre aux spécifications exigées.

Si nous gardons les mêmes bateaux, nous aurons les mêmes conditions, et il n'y aura aucune amélioration. Nous avons demandé un voyage par mois jusqu'au mois d'avril, et Je sais, de bonne part, d'Ottawa, que dans les spécifications actuelles, on en exige seulement deux. C'est déjà un recul. Si nous avons un voyage par mois... Tant mieux. Je n'ai pas vu les spécifications.

Il faut améliorer le service de la basse Côte-Nord. Maintenant, les \$90,000 de différence, Je ne veux même pas les faire entrer en ligne de compte parce que \$90,000 ne veulent rien dire si nous n'améliorons pas le service. Je vise l'amélioration du service existant Nous sommes en 1969 et nous avons 500 milles de côtes

par avion et c'est le seul moyen de les ravitailler. Vous comprenez, lorsqu'on n'a pas de navigation l'hiver, de quelle façon il faut s'approvisionner pour donner aux enfants la nourriture nécessaire. C'est le but de mon intervention, et j'espère que nous aurons une solution appropriée qui améliorera réellement la situation de la basse Côte-Nord dans ce domaine-là, ceci pour le plus grand bien de la population.

Que l'entrepreneur s'appelle Baptiste ou Pierre, je m'en fous. Ce que je veux, c'est que la solution soit trouvée d'ici quelque temps, de façon à permettre à celui qui aura le nouveau contrat de s'organiser.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Sur cette question, M. le Président, j'apprécie les remarques du député de Duplessis. C'est son devoir, d'ailleurs, de voir à ce que le meilleur service soit fourni aux usagers de la côte qui vivent dans son comté. Il y a une remarque par contre que le ministre a faite, et j'aimerais qu'il élabore cette remarque. C'est lorsqu'il a dit sur cette question: « De concert avec Ottawa, des soumissions ont été demandées. » Est-ce que le ministre des Transports pourrait nous dire exactement...

M. LIZOTTE: Les officiers de mon ministère de même que les officiers du ministère fédéral du Transport se sont rencontrés relativement à ce service.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LIZOTTE: Ils ont soumis des recommandations à l'effet que nous devrions demander des soumissions...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LIZOTTE: ... et ils ont d'ailleurs préparé les demandes de soumissions, conjointement, les officiers des deux ministères, et c'est de cette façon que les soumissions ont été demandées. D'ailleurs, un représentant du ministère était présent à l'ouverture des soumissions.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Question additionnelle. Si le ministre examine les cas dans ce domaine du transport maritime, des cas qui étaient au ministère des Transports et Communications il y a quelques années, il est arrivé dans certains cas que, si le gouvernement du Québec s'était engagé à accorder une subvention ou à agir selon la demande d'Ottawa,

je pense que cela aurait été une grave erreur.

Je ne suis pas antifédéraliste, mais en l'occurrence cela aurait été une grave erreur, et cela aurait coûté très cher aux contribuables de la province.

Je pense que le ministre sait peut-être à quels cas je fais allusion. A la suite d'études qui ont été faites à l'intérieur du ministère des Transports et Communications, il était clair qu'Ottawa désirait que le ministère provincial accepte d'accorder une subvention, dans un cas, et par la suite, le ministère des Transports québécois aurait porté l'odieux d'une décision affirmative qui n'aurait pas en fait été dans l'intérêt des contribuables et de la province de Québec.

Je veux tout simplement souligner, M. le Président, ce cas. Je suis tellement d'accord pour que les choses se fassent comme ça, de concert... Je pense que les intérêts ne sont pas nécessairement les mêmes. Je veux bien dire qu'il y a de la bonne volonté de part et d'autre du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral, mais il me semble qu'il ne faudrait pas, parce que le gouvernement fédéral demande certaines prises de position dans le domaine du transport maritime, que le gouvernement de la province acquiesce aveuglément. Je sais que certaines erreurs ont été évitées justement parce qu'il y a eu des enquêtes faites au ministère des Transports et Communications dans le domaine maritime, alors que Je dirigeais ce ministère.

Cela m'inquiète un peu d'entendre dire De concert avec Ottawa des soumissions ont été demandées...

M. LIZOTTE: J'aurais pu dire: En coopération, en collaboration ou conjointement...

MME KIRKLAND: Oui, mais qui, en définitive? Est-ce que c'est le gouvernement de la province qui va être le premier à donner son approbation, pour être suivi ensuite par le gouvernement fédéral? Parce qu'à l'époque où nous avons eu le problème, c'était cela, le fédéral laissait l'odieux de la décision au provincial et disait: Nous, nous embarquons, si le provincial est d'accord. Cela aurait été une erreur de la part du provincial, à l'époque, d'acquiescer. Alors, je me demande si nous pouvons éviter ce genre de choses à l'heure actuelle.

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, je sais qu'il y a eu un projet pour un contrat de quinze ans, qui a été probablement suggéré par la compagnie de transport du Bas-Saint-Laurent, par exemple, la construction d'un bateau neuf...

MME KIRKLAND-CASGRAIN! Qui sont les propriétaires de cette compagnie-là?

M. LIZOTTE: C'est une filiale de Clarke Steamship. Alors...

M. COITEUX: Combien d'années, dans le nouveau contrat?

M. LIZOTTE: Dix ans.

M. COITEUX: Déjà, la demande de soumissions, cela a été bon, parce qu'originellement, lorsqu'on ne parlait pas de demande de soumissions, le détenteur du permis actuel tenait mordicus à quinze ans. Je pense que l'ancien ministre s'en souvient. C'était le handicap avec un montant beaucoup plus considérable de subventions qu'ils ont données...

M. LIZOTTE: Ce n'était pas acceptable, c'est évident.

M. COITEUX: Je pense bien que la demande de soumissions était de nature à sauver des deniers à la province.

M. LIZOTTE: D'ailleurs, j'étais en faveur de cela depuis toujours. Si nous avons un développement un peu rapide de la voirie ou des constructions de ponts dans cette région, je me demande si dix ans...

M. COITEUX: Au rythme où vont les choses, vous pouvez dormir en paix, vous ne ferez pas d'erreur de ce côté-là.

M. LIZOTTE: Cela marche pas mal depuis quelque temps. Nous ne ferons pas de polémique là-dessus.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je souligne cela, M. le Président, je ne sais pas si vous parlez encore de cela.

M. LIZOTTE: Là, Je reviens à la question principale. Je pense qu'il n'y a aucun danger, à l'heure actuelle. D'ailleurs, je ne suis pas trop fédéraliste moi non plus...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, je le suis mais, il y a des endroits où il faut que le ministère des Transports et Communications prenne ses responsabilités.

M. LIZOTTE: Si à l'heure actuelle, nous avons l'air d'hésiter, c'est précisément parce que je veux personnellement — et je ne mets pas

les fonctionnaires en cause — m'assurer que, quand j'aurai à défendre la décision en Chambre, j'aurai vu toute la documentation. Et, si c'est nécessaire, je demanderai à un ingénieur naval de me donner son opinion. Cela ne veut pas nécessairement dire que je la prendrai, mais je l'aurai consulté. C'est une chose qui ne retardera pas le projet. De cette façon-là, honnêtement, j'aurai fait simplement mon devoir.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En d'autres termes, votre décision ne sera pas dépendante d'Ottawa, vous la prendrez indépendamment.

M. LIZOTTE: Je ne prendrai pas un rapport qui m'est arrivé, et puis dire: C'est d'accord.

M. COITEUX: Je pense bien que nous ne pourrions tout de même pas nous permettre — même si je n'aime pas Ottawa plus qu'il ne faut — de perdre la partie du subside qui est payé par le fédéral.

M. LIZOTTE: Non, non.

M. COITEUX: C'est beau de faire de l'autonomie, mais pas de l'autonomie au détriment de nos poches. Les montants demandés par les soumissionnaires sont basés sur des estimations de dépenses, sur ce que cela leur coûte. Or, en définitive, si la province est appelée à fournir \$430,000 et que l'entrepreneur demande \$900,000, bien, le solde doit être comblé, non par de l'argent de la province, mais par celui du Canada.

M. LIZOTTE: Je pense que la décision que nous allons prendre pourrait être défendue facilement et par le député de Duplessis et par le ministre des Transports et Communications.

M. COITEUX: Merci, M. le Ministre.

M. MAILLOUX: Je voudrais, si vous le permettez, dire quelques mots au sujet de la traverse de l'île aux Coudres. Avant déposer quelques questions, pour être objectif, je voudrais remercier le ministre des améliorations qui ont été apportées à cette traverse, l'an dernier. Je pense que, comme ancien navigateur, je suis en mesure de constater l'évidence.

M. LIZOTTE: Le Jacques-Cartier et l'autre bateau qu'il y avait avant.

M. MAILLOUX: Le Lavolette qu'il y avait l'an passé, en saison estivale, a été une amélioration considérable pour le trafic touristique qui se dirige vers l'île aux Coudres.

On a annoncé récemment dans les journaux — je ne sais pas si c'était une annonce officielle — que le Laviolette serait retiré, cette année et que, par contre, ce serait le Trois-Rivières qui serait mis en circulation durant la saison estivale. Est-ce que cette nouvelle provenait du ministère?

M. LIZOTTE: Oui.

M. MAILLOUX: Est-ce que l'officier maritime, qui est près de vous, pourrait me dire effectivement, si entre les deux coques, soit celle du Laviolette qui a des ailes extrêmement larges et celle du Trois-Rivières, devant la mer assez forte qui se produit parfois au quai de Saint-Joseph-de-la-Rive ou à l'Île aux Coudres, ce bateau porte mieux à la mer que le précédent?

M. LIZOTTE: Le Trois-Rivières a été loué à la compagnie Cartier. Ce sont des gens responsables qui connaissent la traversée de l'île aux Coudres à Saint-Joseph-de-la-Rive. J'ai l'impression qu'ils n'ont pas dû louer un bateau pour se donner de la misère. Ils l'ont visité. C'est un navire qui est actionné par des moteurs diesel, ce qui veut dire une économie du combustible contrairement à l'autre qui était un navire à vapeur. C'est une économie également sur le nombre d'emplois parce que ça prend deux employés de moins à bord. Il est beaucoup plus rapide que l'autre. Il y a beaucoup plus d'avantages. Il a plus d'espace également.

Je pense que les citoyens non seulement ceux de l'Île aux Coudres, mais tous ceux qui vont à l'Île aux Coudres en excursion, seront beaucoup plus heureux qu'avec le Laviolette.

M. MAILLOUX: M. le ministre pourrait-il me dire — peut-être est-ce de la régie interne — si le service est confié à Cartier Navigation? Comme ancien navigateur, disons que l'an passé, lors de quelques traversées, j'ai quand même constaté qu'on avait laissé à bord du Laviolette les capitaines qui, précédemment, faisaient la navette entre Sainte-Angèle et Trois-Rivières. Je comprends que les courants, entre Sainte-Angèle et Trois-Rivières, sont continus en descendant. Tandis que les courants, aux changements de marées, à Saint-Joseph-de-la-Rive comme à l'Île aux Coudres apportent des difficultés extraordinaires aux marins qui ne sont pas habitués à cette région-là. Y aurait-il une possibilité pour des meilleures approches aux quais de Saint-Joseph-de-la-Rive et de l'Île aux Coudres? Qu'il soit re-

commandé que ce soient les capitaines, qui opéraient les bateaux précédemment, qui fassent les approches de ces quais. Parce que l'an passé, sans vouloir être méchant à l'endroit des capitaines de Trois-Rivières, on remarquait quand même qu'à certaines occasions on perdait près d'une heure à une heure et quart dans les contre-courants qui sont mal connus des capitaines ayant navigué entre Trois-Rivières et Sainte-Angèle.

M. LIZOTTE: Le capitaine Côté me dit qu'ils vont avoir cette année les capitaines pour faire les approches.

M. MAILLOUX: Ceux de l'Île aux Coudres?

M. LIZOTTE: Oui, c'est ceux de l'Île aux Coudres qu'ils auront.

M. MAILLOUX: Est-ce que le bateau est dirigé sur l'Île aux Coudres, à peu près au même moment de la saison estivale? Y a-t-il une date de fixée?

M. LIZOTTE: 1er mai, fin d'octobre.

M. MAILLOUX: 1er mai, fin d'octobre. A cette même traverse — je vous ai remercié du formidable service que vous avez apporté là-bas — est-ce que c'était une entente conjointe entre le ministère des Transports et Communications et le ministère de la Voirie, l'an passé, qui a eu lieu ou était-ce le ministère des Transports et Communications qui réglait la note de différence?

M. LIZOTTE: C'est le ministère de la Voirie qui a tout organisé cette affaire-là.

M. MAILLOUX: Et qui a payé l'an passé?

M. LIZOTTE: Je ne sais pas s'il a payé mais c'est ce ministère qui doit payer.

M. MAILLOUX: J'imagine que quelqu'un va payer?

A présent, vous n'êtes pas en mesure de me dire le coût de l'exploitation du service du Laviolette au cours de l'an passé ou cette question-là devrait-elle être adressée au ministère de la Voirie, si c'est lui qui effectivement... ?

M. LIZOTTE: Non. Je suis ici pour vous donner les renseignements. Les derniers chiffres que j'ai vus étaient de l'ordre de \$88,000 et ceci n'est pas définitif. J'ai l'impression que ça dépassera les \$100,000.

M. MAILLOUX: Les \$100,000. Le tout est confié encore à Cartier Navigation?

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, quand j'ai pris possession de la flotte, les trois navires, à la demande et à la suggestion des officiers qui ont étudié toute la question, nous avons loué le bateau Trois-Rivières à la compagnie Cartier Navigation pour \$1 par année.

Cette compagnie s'engage à payer les assurances, l'entretien, les réparations et la garde, pendant l'hiver, dans un endroit comme la rivière Saint-Charles.

D'un autre côté, si à un moment donné, pour une raison ou pour une autre, on pense que nous devons retirer ce bateau, nous donnerons un mois d'avis à la compagnie et elle nous remettra le navire.

M. MAILLOUX: Est-ce que l'entente fédérale-provinciale qui prévalait auparavant, avant la venue du Laviolette... Est-ce que le gouvernement fédéral a continué à contribuer pour les sommes versées? Si oui, dans quelles proportions?

M. LIZOTTE: C'est \$42,000 du gouvernement fédéral et \$42,000 du gouvernement provincial.

M. MAILLOUX: Pour le montant total, ils sont demeurés & 50-50.

M. LIZOTTE: Oui.

M. MAILLOUX: Relativement à la traverse de Saint-Siméon — Rivière-du-Loup, la subvention allouée à Clarke Steamship, Je pense, est la même que durant les années passées?

M. LIZOTTE: C'est \$20,000. Elle se termine en 1972-1973.

M. MAILLOUX: Quant à la traverse Sainte-Catherine-Tadoussac, est-ce que c'est l'intention du ministère...

M. LIZOTTE: La traverse de...

M. MAILLOUX: Sainte-Catherine-Tadoussac.

M. LIZOTTE: Ah, bon!

M. MAILLOUX: Il n'y a pas de subvention...

M. LIZOTTE: Je n'en ai pas, non.

M. MAILLOUX: ... pour cette traverse. Ce que je voudrais savoir, c'est l'intention du gouvernement ou du ministère des Transports et Communications, étant donné que c'est une partie de la route 15 qui se dirige vers les comtés de Saguenay et Duplessis. Est-ce que ce serait l'intention du gouvernement, dans le cours de l'année qui s'en vient, de donner la gratuité complète à bord de ce traversier?

M. LIZOTTE: C'est une chose à l'étude. Je peux dire, sans crainte de me tromper, que l'Intention du gouvernement est de donner la gratuité partout où une traverse remplace un pont. A l'heure actuelle, il y a des études qui se font. La commission métropolitaine du transport, à l'heure actuelle, fait des études relativement à la traverse de Lévis. Nous attendons le dernier rapport de cette étude, de la commission Lacasse, je crois, pour pouvoir établir une politique qui ne concerne pas seulement la traverse de Lévis. Si c'est bon pour Lévis, alors c'est bon pour les autres petites traverses.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si vous me permettez une petite méchanceté, M. le Ministre...

M. LIZOTTE: Allez donc.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'était d'ailleurs dans le programme de 1966, et cela fait déjà un certain nombre d'années. Ce sont des études qui prennent du temps.

M. LOUBIER: Il ne faut pas faire d'erreur, il ne faut pas faire d'erreur.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En faisant rien, on ne fait pas d'erreur.

M. LOUBIER: Vous allez nous reprocher d'avoir...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Essayez donc!

M. LIZOTTE: Cela prend trois ans pour faire un bon avocat!

M. MAILLOUX: M. le Président, Je ne voudrais pas remonter le fleuve aussi loin que la traverse de Lévis, parce que je sais que des députés de la région sont en mesure de défendre les positions des comtés voisins.

En ce qui regarde la traverse de Baie-Sainte-Catherine, je remercie bien le ministre de nous

dire, évidemment, qu'il a, dans son programme, l'intention, un jour ou l'autre, de la rendre gratuite. Il n'en demeure pas moins que, malgré les études qui ont été tentées, par plusieurs organismes de la rive nord, pour la construction d'un pont sur le Saguenay, je pense que cela devient quand même quelque chose d'utopique.

Si un pont, là-bas, coûtait peut-être \$100 millions, je pense que le seul intérêt de la dette, évidemment, paierait la gratuité, à bord de ces traversiers. Quand même nous voudrions espérer, un jour ou l'autre, avoir des routes qui puissent correspondre à la réalité de la circulation de la Côte-Nord, cela sera une réalité bien lointaine. J'insiste pour que le gouvernement, devant la seule sortie de la Côte-Nord, par la route 15, via Québec, fasse un effort pour considérer l'urgence de la gratuité parce que les remorques qui traversent, à \$12 chacune, cela augmente passablement le coût au consommateur de n'importe quel produit qui se dirige vers les comtés de Saguenay et de Duplessis ou vers Charlevoix. Le commerce se fait entre les trois comtés. Je pense que cela ne coûterait pas une fortune au gouvernement d'accorder la gratuité à bord de ce traversier. C'est une des seules traverses où il n'y a pas de pont. Parce qu'à Lévis — malgré la sympathie que j'éprouve à l'endroit de ces comtés — il y a quand même deux ponts, un pont et un deuxième en construction. Alors les gens ont quand même une alternative. Mais il n'y a pas d'alternative à Sainte-Catherine, ou c'est aller jusqu'à Chicoutimi, faire 200 milles, sinon payer à bord de la traverse. Cela devient trop onéreux pour les services publics et ceux qui ont à voyager en continuité. Alors, je pense que le ministre comprend parfaitement le point de vue que je voudrais exprimer,

M. LIZOTTE: Mon opinion ne diffère pas de l'opinion du député de Charlevoix. Je suis prêt à inscrire comme priorité — il ne s'agit pas de balance — même si nous devons commencer par celle-là, quitte à attendre pour les autres. Parce que je comprends que c'est une situation qui...

D'ailleurs j'en ai parlé assez sérieusement avec M. Bertrand, et il admet le fait.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'était une opinion qui était déjà acceptée à l'époque où j'étais ministre des Transports et Communications. Je me souviens d'avoir été dans la région et d'avoir présenté le problème de cette façon-là. La seule solution du fait que nous ne pouvions pas construire le pont, que cela coûtait

trop cher, était qu'il fallait absolument accorder la gratuité à ce traversier. Alors, il me semble...

M. LIZOTTE: Il ne pouvait pas être construit à l'endroit où le traversier fait la navette.

M. MAILLOUX: C'est une situation unique; un pont devrait aller vers les battures, à l'entrée du Saguenay. Cela devient une impossibilité physique. Cela serait possible à New York, mais cela ne sera jamais possible à Baie-Sainte-Catherine. Je pense qu'il s'agirait de donner priorité à tous les traversiers.

M. LIZOTTE: Je remercie le député d'attirer mon attention sur cette situation.

M. VAILLANCOURT: Quel est la largeur...

M. LIZOTTE: Un mille.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est surtout très escarpé.

M. MAILLOUX: Sur une largeur d'un mille, il n'y a pas moyen de mettre de piliers.

UNE VOIX: C'est profond, ça?

UNE VOIX: C'est très profond.

M. LE PRESIDENT: Est-ce adopté?  
Le poste budgétaire 10 est-il adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Nous revenons au poste budgétaire 4: Bureau des véhicules automobiles. Article 1: Traitements et indemnités.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que l'augmentation que nous voyons ici est uniquement le résultat des augmentations statutaires?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, il n'y a pas d'autres...

M. LIZOTTE: Il y a la convention collective et les augmentations statutaires.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que vous avez une question?

M. VAILLANCOURT: Vous prévoyez 790 employés cette année?

M. LIZOTTE: C'est cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 2: Frais de voyage.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela représente les frais de voyage de quels employés?

M. LIZOTTE: Nous avons ici 40 employés à \$2,700; ce sont les inspecteurs sur les unités mobiles. Nous avons des agents de bureau qui sont inspecteurs à \$2,400, ce qui fait \$12,000. Et puis, deux examinateurs, classe 2, à \$2,500; cela représente \$à,000.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que ce sont des employés à temps plein?

M. LIZOTTE: Pardon?

M. VAILLANCOURT: Est-ce que ce sont des employés à temps plein?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Même les inspecteurs sur les unités mobiles?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: \$2,500 par année?

M. LIZOTTE: Ce sont les frais de voyage.

M. VAILLANCOURT: Ah! les frais de voyage.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ils ont un salaire. Adopté.

M. LIZOTTE: Ce sont des gens qui vivent sur la route du mois d'avril au mois de novembre.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

Article 3: Commissions aux émetteurs de licences de véhicules automobiles.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que le ministre pourrait nous parler de la politique du ministère dans ce domaine? Est-ce que cela a changé depuis l'époque où nous tentions de réduire le plus possible le nombre des bureaux à commissions?

M. LIZOTTE: Cela n'a pas changé, il y en a 153 actuellement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y a cent cinquante...

M. LIZOTTE: 153 bureaux.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: 153 bureaux. Combien à commissions? Et combien ne le sont pas?

M. LIZOTTE: 47.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: 47. Alors, il n'y a pas eu de réduction de nombre des bureaux.

M. LIZOTTE: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On n'a pas donné d'augmentation de service, non plus, on n'a pas établi de nouveaux bureaux à commissions nulle part depuis l'an dernier?

M. LIZOTTE: Non.

M. LIZOTTE: Les unités mobiles vont plus souvent dans les centres éloignés.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, bon!

M. BLANK: Je constate dans les comptes publics de 67/68 qu'il y en a au moins une qui a reçu \$36,000 de commission...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Trente-six mille dollars de commissions.

M. LIZOTTE: En commissions.

M. BLANK: L'année passée, y a-t-il eu aussi, des gens qui ont reçu des commissions comme cela? En 68/69, y a-t-il des paiements de commissions pour presque les mêmes montants ou des montants semblables? Cela ne rapporterait-il pas au gouvernement d'arranger des bureaux en permanence dans les endroits où il y a assez de clients?

M. LIZOTTE: D'après les études qui ont été faites, cela coûterait plus cher, apparemment.

M. BLANK: Oui.

M. LIZOTTE: D'après nos conseillers.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, j'aime-

rais bien qu'on nous donne la preuve que le coût serait plus élevé.

M. LIZOTTE: Vous savez, c'est assez difficile quand je demande un renseignement à un conseiller technique. Sur tous les renseignements qu'il nous donne, s'il fallait qu'il établisse la preuve; Il y en a qui sont longs sur leurs preuves. Je n'ai pas d'objection.

M. BLANK: Où est situé le bureau qui a reçu le plus d'argent en commissions?

M. LIZOTTE: Laval, à Montréal.

M. BLANK: Alors, Laval, c'est la deuxième ville dans la province. Est-ce que ce n'est pas possible de créer un bureau permanent dans cette ville-là?

M. LIZOTTE: Il faudrait intercéder à la Trésorerie, cela fait deux ans que nous en demandons.

M. BLANK: Ah! au moins on fait des démarches.

M. LIZOTTE: Ah, oui, oui!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y a une différence entre progressif...

M. VAILLANCOURT: Est-ce que c'est la Trésorerie qui vous empêche d'ouvrir des bureaux à salaires, ici et là dans la province?

M. LIZOTTE: Oui, parce qu'un bureau nous coûte environ \$25,000 de frais par année, en moyenne.

M. BLANK: S'il rapporte \$35,000...

M. LIZOTTE: Cela coûterait environ \$79,000 à Laval pour avoir un bureau là.

M. VAILLANCOURT: Puis, actuellement, cela coûte \$36,000 de commissions.

M. BLANK: Cela, c'était pour 67/68. Pour 68/69 combien étalent les honoraires?

M. LIZOTTE: Ils ne sont pas encore calculés.

M. VAILLANCOURT: Combien coûte le bureau de Sherbrooke? Est-ce que vous les avez ces chiffres-là?

M. LIZOTTE: Non, je ne les ai pas ici. Je

peux le prendre en note, si vous voulez, et vous les fournir... A Sherbrooke, c'est un bureau à salaires.,

M. VAILLANCOURT: Oui, c'est un bureau à salaires. Il y a environ une dizaine d'employés, je crois.

M. LIZOTTE: Je pourrai vous le donner demain.

M. LE PRESIDENT: Article 3, adopté? Adopté.

Article 4, frais de bureau?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Sur cela, j'aurais un autre mot à dire. Peut-être que c'est de la redondance. Je comprends que vous faites un effort pour essayer de réduire le nombre de bureaux à commissions mais il me semble qu'on s'est rendu compte par l'expérience du passé qu'on fait peut-être moins plaisir à certains partisans — et ça, c'est vrai pour les deux partis quel que soit celui au pouvoir — mais, par contre, dans l'intérêt de la province, je pense qu'il est préférable d'avoir des bureaux qui ne sont pas à commissions.

M. LIZOTTE: Je le pense aussi. J'ai réussi à en établir un chez nous, dans mon comté. J'avais dans ce bureau une personne, une ancienne institutrice, qui travaillait depuis 1960 dans un bureau à commissions. J'ai également recommandé deux autres commis de bureau. Ils ont passé des examens. Celle qui a bloqué son examen, c'est précisément celle qui était là depuis six ans et qui avait un bon diplôme. Alors j'ai demandé de repasser l'examen, c'est une chose qui n'a pas de sens. C'est la Commission de la Fonction publique... Parfois — je le dis publiquement — les examens, je ne sais pas de quelle façon ils sont passés, on dirait qu'ils ne touchent absolument pas la fonction que la personne est appelée à remplir. Alors, je n'ai pas admis que quelqu'un, qui remplissait cette fonction, qui connaissait toutes les formules de a à z, une excellente personne, une ancienne institutrice, bloque son examen pendant que d'autres qui n'avaient jamais rien vu là-dedans le passent. Alors, elle a repassé son examen et maintenant elle est en charge du bureau chez nous.

M. VAILLANCOURT: C'est un bureau à salaires?

M. LIZOTTE: Oui, à salaires.

M. GRENIER: Vous ne pensez pas, pour fai-

re suite à la demande de Mme Casgrain, qu'il y a peut-être lieu dans certaines villes, comme on l'a mentionné tout à l'heure, dans Laval, où il y aurait peut-être lieu de récupérer certaines sommes d'argent, vous avez prouvé le contraire en disant qu'un bureau en permanence n'épargnait pas d'argent au gouvernement, mais en coûterait davantage...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Bien, ce n'est pas prouvé. On prétend cela.

M. GRENIER: Mais au moins d'après les données qui ont été faites. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu, dans certaines autres villes qui sont éloignées, d'offrir le service dans ces centres plus éloignés, même si ça coûte quelque chose au gouvernement? Je pense à des centres comme le nôtre, chez nous, où nous sommes à au moins 65 milles de Sherbrooke et à 120 milles de Québec. Les gens, pour passer des examens, attendent les roulettes, et ils n'ont pas le service sur place. Même si ça devait coûter un peu d'argent au gouvernement, je me demande s'il ne vaudrait pas la peine d'offrir le service à ces gens-là.

M. LIZOTTE: Comme revue générale de cette question-là: le bonhomme, lui, qui a le bureau à commissions, il fournit le local, il fournit le téléphone. Il peut engager du personnel. Il peut engager quatre ou cinq personnes. Tandis que, lorsque nous avons un bureau à salaires, nous payons les salaires, il faut avoir le local, il faut payer l'électricité, la lumière enfin... C'est ça qui amène la hausse du coût.

M. BLANK: Ce n'est pas pour les affaires...

M. LIZOTTE: Maintenant le service est meilleur dans un bureau à salaires.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A commissions. Non, à salaires! Ah, bon!

M. LIZOTTE: A salaires, parce que, là, vous avez des gens plus qualifiés.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est une raison de plus pour les établir.

M. LIZOTTE: C'est évident. Je tenais à donner ces quelques...

M. GRENIER: M. le Ministre, pour répondre à ma question! Est-ce qu'il y aurait lieu, parfois, que le gouvernement, même si ce n'est pas pour y faire de l'argent, offre des services

aux contribuables dans une région aussi éloignée que la nôtre, par exemple, à près de 70 milles de Sherbrooke et 120 milles de Québec, offre des services sur place avec un bureau en permanence? Est-ce que c'est une chose que le gouvernement s'est permis dans les années passées ou peut se permettre dans les années à venir?

M. LIZOTTE: Je parlerai de ça à M. Dozois.

M. GRENIER: Merci.

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est plus difficile de répondre quand on est du côté ministériel.

M. LIZOTTE: Ce serait bon de l'autre. Le plus difficile, c'est quand Je réponds de l'autre côté. Je ne veux pas blesser personne. J'ai tellement pensé de blessures dans ma vie que... j'ai abandonné la profession.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que l'article 3 est adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 4: Frais de bureau.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y a des questions là-dessus?

M. VAILLANCOURT: Ces frais de bureau sont pour les bureaux que vous avez en permanence?

M. LIZOTTE: Les bureaux des véhicules automobiles. Tous les bureaux.

M. VAILLANCOURT: Et les bureaux que vous avez en province aussi?

M. LIZOTTE: Tous les bureaux à salaires. Frais de postes, \$454,000; repas, \$7,000. Et le temps supplémentaire lorsqu'il y a des employés qui...

M. VAILLANCOURT: Cet article-là comprend les dépenses de tous les bureaux à salaires de la province et du bureau de Québec.

M. LIZOTTE: Oui, c'est ça.

M. VAILLANCOURT: Tous les bureaux des véhicules automobiles. Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un instant. A quel article sommes-nous? Frais de bureau. Oui, d'accord.

M. LE PRESIDENT: Article 4, adopté. Article à: Matériel, articles de bureaux, impressions et abonnements.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté, pour moi.

M. LE PRESIDENT: Article à, adopté. Article 6: Traitement électronique des données.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors ici, est-ce qu'on pourrait nous dire ce qui se passe? L'augmentation n'est peut-être pas considérable, mais il est intéressant de le savoir.

M. BLANK: Il n'y a pas de problème avec le « computer » cette année? L'ordinateur. Je parle « canayen ».

M. LIZOTTE: Voici, au service de l'informatique, la dépense qui apparaît à l'article 6: Traitement électronique, est une dépense qui est imputée à cet article -là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, bon!

M. LIZOTTE: C'est pour le service des plaques, des permis de conduire, des suspensions...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'on peut savoir si ce sont cette année les mêmes personnes que l'an dernier qui fabriquent les plaques?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'on pense toujours à introduire le système de plaques lumineuses? Je remarque que — Je ne sais pas si c'est à l'occasion du renouvellement des permis de conduire ou à quel moment on a envoyé des petits avis aux conducteurs d'automobiles les informant... Je me demande s'il ne serait pas possible de faire un genre de plébiscite pour savoir si les gens seraient prêts à payer un montant additionnel. Le montant à payer est déjà assez élevé, — d'abord il faudrait calculer combien ça coûterait de plus — mais si les gens étaient prêts à accepter une augmentation pour ce genre d'amélioration?

M. LIZOTTE: Au cours de nos conférences entre les ministres des Transports, nous avons

abordé ce sujet-là assez souvent, et tous ceux qui en avaient fait l'étude ou même qui en avaient fait l'essai en sont venus à la conclusion que ce n'était pas une chose pratique.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ils ne sont pas satisfaits?

M. LIZOTTE: Ils ne sont pas satisfaits.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense que c'est à cause de notre climat?

M. LIZOTTE: Surtout l'Ontario.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que l'Ontario l'a introduit à l'heure actuelle? Non.

M. LIZOTTE: Non.

M. BLANK: Est-ce que les plaques seront des « vanity plates »? Ce sont des plaques avec notre nom. Ah, oui! Nous payons en plus pour cela, et le gouvernement va faire de l'argent avec ça.

M. LIZOTTE: Ce sont des plaques qui portent des initiales?

M. BLANK: Oui, oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est un moyen d'aller chercher un revenu additionnel.

M. LIZOTTE: Il y a des Etats qui ont cela...

MME KIRKLAND-CASGRAIN! Pour les gens qui viennent.

M. LIZOTTE: ... et Ils ont de la difficulté à s'en défaire à l'heure actuelle. Ce n'est pas tellement pratique.

M. VAILLANCOURT: Cela existe dans plusieurs Etats américains. Le Vermont et le New Hampshire ont ça.

M. BLANK: Le Massachusetts aussi.

M. SEGUIN: Si vous faites des recherches du genre, ce serait peut-être bon de nous autoriser à payer un peu plus pour avoir des plaques moins rigides, autrement dit, plus difficiles à lire. Je serais prêt à payer plus cher pour ça!

M. GRENIER: Moi aussi.

M. LIZOTTE: Nous pourrions vous donner des « blank »!

M. VAILLANCOURT: M. le Président, est-ce que les machines électroniques sont louées ou sont-elles...

M. LIZOTTE: Elles sont louées.

M. VAILLANCOURT: ... la propriété du gouvernement?

M. LIZOTTE: Elles sont toutes louées, M. le Député.

M. VAILLANCOURT: Elles sont louées de IBM?

M. LIZOTTE: Oui. Elles sont louées. Vous achetez de ces machines-là, par exemple, et au bout d'un an ou de u x . Il y a des transformations et des additions. Alors, en les louant, quand il y a une amélioration à leurs machines, ils nous envoient toujours les machines avec les dernières améliorations. De cette façon-là...

UNE VOIX: Ils changent les machines au fur et à mesure qu'ils en sortent une nouvelle.

M. LIZOTTE: Ils nous mettent toujours à jour avec leurs machines.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LIZOTTE: Excusez-moi, je ne vous ai pas compris.

M. BOURASSA: Les formules de papier pour l'équipement électronique où...

M. LIZOTTE: Oui.

M. BOURASSA: ... les prenez-vous?

M. LIZOTTE: Nous passons une réquisition au service des achats. Ce sont eux qui décident...

M. BOURASSA: Ah! ce sont eux qui décident.

M. LIZOTTE: ... d'où ils vont les faire venir. Cela pourrait venir de IBM, cela peut venir par soumissions...

M. BOURASSA: Toujours par soumissions publiques, je suppose?

M. LIZOTTE: Oui. Pardon?

M. BOURASSA: Toujours par soumissions?

M. LIZOTTE: Toujours.

M. LE PRESIDENT: L'article 6, adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 7, Automobiles: achat.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. TREMBLAY (Bourassa): Le prix des automobiles neuves, est-il baissé?

M. LIZOTTE: Non, mais c'est l'échange.

M. TREMBLAY (Bourassa): Y a-t-il des échanges?

M. LIZOTTE: Probablement parce qu'il y a plus d'échanges là-dedans.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est ce que j'ai pensé.

M. LIZOTTE: Cela coûte moins cher.

M. LE PRESIDENT: L'article 7 adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 8, Automobiles: entretien et opération.

M. VAILLANCOURT: Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.  
L'article 9: Plaques d'immatriculation.

M. VAILLANCOURT: Combien y a-t-il d'automobiles dans la province de Québec?

M. LIZOTTE: De passagers ou...

M. VAILLANCOURT: De passagers.

M. LIZOTTE: Il y en a 1,425,000.

M. VAILLANCOURT: Bien 1,425,000?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Combien y a-t-il de plaques d'immatriculation en tout?

M. LIZOTTE: Il y en a 2,600,000.

M. VAILLANCOURT: Il y en a 2,600,000.

M. LIZOTTE: Il y en a environ 400,000 de perdues et d'annulées par année, etc...

M. VAILLANCOURT: Environ 400,000...

M. LIZOTTE: Oui...

M. VAILLANCOURT: ... de perdues?

M. LIZOTTE: ... de plaques qui sont perdues et de plaques qui sont annulées. Il y en a 35,000 qui sont perdues, si on veut mettre le chiffre...

M. VAILLANCOURT: Alors, sur 2,600,000 il y a 1,425,000 plaques d'immatriculation pour les passagers et pour le reste, elles sont pour les camions, les tracteurs et ces choses-là?

M. LIZOTTE: Oui. Bien on dit plaques, c'est par paires de plaques.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que les plaques pour les motos-neige sont de l'année en cours maintenant? J'ai remarqué que par les années passées, c'était toujours un an en arrière.

M. LIZOTTE: Elles sont de l'année en cours.

M. VAILLANCOURT: Elles sont de l'année en cours.

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Alors, cela veut dire que nous pouvons avoir des plaques 1969 cette année?

M. LIZOTTE: Oui, nous les avons depuis le premier décembre.

M. BOURASSA: Est-ce que le ministre pourrait confirmer, jusqu'à quel point, dans le cas des motos-neige. Il est facile de frauder si on fait la comparaison avec les automobiles?

M. LIZOTTE: 50%.

M. BOURASSA: C'est une source de revenus qui serait assez importante. Qu'est-ce que le ministre fait pour...

M. LIZOTTE: Les champs sont assez diffi-

ciles d'accès chez nous, dans la neige, pour les officiers de la circulation.

M. BOURASSA: Je veux dire Il y a quand même des entrepôts, des endroits où ces motos-neiges là... Quand l'auto est vendue ou achetée...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'exercer un contrôle à ce moment-là.

M. BOURASSA: 50%.

M. LIZOTTE: Chaque fois on fait payer la taxe de vente, on fait immatriculer, quand c'est échangé.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce n'est pas tellement cela qui arrive fréquemment, l'échange, comme l'achat, le premier achat.

M. BLANK: Premier achat.

M. LIZOTTE: Il faudrait l'imposer aux manufacturiers, vous pensez!

M. BOURASSA: D'ailleurs, c'est une taxe fédérale, c'est un taux...

M. LIZOTTE: Imposer l'immatriculation aux vendeurs.

M. BOURASSA: J'en ai acheté cinq neuves et je n'ai jamais pris d'enregistrement. Seulement, quand je les ai revendues, j'ai été obligé de payer. Par contre, je n'étais jamais obligé d'acheter une plaque. C'est un fait!

M. LIZOTTE: Nous avons étudié le problème de façon assez sérieuse...

M. BOURASSA: C'est ahurissant, 50% de fraude dans une période d'austérité!

M. LIZOTTE: Nous attendons toujours les suggestions de gens qui connaissent cela mieux que nous.

M. VAILLANCOURT: Moi, je peux vous faire une suggestion. Etant donné que le ministère des Transports et Communications ne peut pas faire la surveillance de cela, je suggérerais que le gouvernement transfère cette taxe-là — si on peut appeler cela une taxe — aux municipalités concernées. Je crois que cela ferait un beau revenu pour les municipalités, et ce serait plus facile pour les municipalités de surveiller le nombre de motos-neige. Nous sommes au

courant, un peu plus que le gouvernement, du nombre de motos-neige Adans notre municipalité; elles circulent dans nos rues, et nous pourrions les arrêter et les forcer à se procurer des plaques. Ce serait un peu comme les bicyclettes. Est-ce que cela rapporte beaucoup au gouvernement, les motos-neige?

M. BOURASSA: Quelle est la perte que cela représente le taux de fraude que l'on connaît actuellement, la perte d'argent pour la province?

M. LIZOTTE: Il était de 70% et il est rendu à 50%, cela représente combien?

UNE VOIX: Cela représente 6 fois 40,000 véhicules.

M. BOURASSA: Est-ce que cela ferait beaucoup de pertes de revenu au ministère des Transports et Communications, si cela était transféré aux municipalités? Etant donné que vous perdez 50%, je pense que les municipalités pourraient avoir au moins 90%.

M. LIZOTTE: Il y a des taxes qui ont été transférées aux municipalités, la taxe d'amusement.

M. BOURASSA: Je pense que la suggestion du député est excellente.

M. LIZOTTE: Je me demande si la taxe d'amusement rapporte tellement aux municipalités.

M. VAILLANCOURT: Oui, elle nous aide beaucoup. Je pourrais dire qu'elle nous aide beaucoup.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est le maire de Coaticook qui parle.

M. BOURASSA: Etant donné que les promesses de l'Union Nationale n'ont pas été tenues sur la réforme fiscale...

M. LIZOTTE: C'est par les gens sérieux. Je sais que chez nous la taxe d'amusement est impossible à percevoir.

M. VAILLANCOURT: C'est un peu pareil pour les plaques d'immatriculation des motos-neige. Je crois que si c'était transféré aux municipalités, cela les aiderait à aller se chercher d'autres sources de revenus étant donné que le gouvernement les perd à 50%.

M. BOURASSA: C'est un bien de luxe, il ne faut pas se gêner de taxer ça!

M. LIZOTTE: De quelle façon les municipalités pourraient-elles collecter?

M. VAILLANCOURT: De la même façon que l'on fait pour les bicyclettes. C'est aussi facile pour les municipalités d'aller chercher \$à ou \$10 pour les plaques d'immatriculation.

M. BLANK: ... que pour les bicyclettes. C'est même plus facile que pour le gouvernement, parce que vous n'avez pas assez d'officiers qui puissent surveiller ici et là. Tandis que les municipalités peuvent facilement les retracer et les faire s'enregistrer.

M. LIZOTTE: Il ne faudrait pas inverser les rôles et faire passer le budget à la municipalité. Au député de Stanstead je demande: Avez-vous beaucoup de bicyclettes chez vous?

M. VAILLANCOURT: Des bicyclettes? Eh bien, je ne les ai pas comptées. Je sais que nous en avons plusieurs.

M. LIZOTTE: Des bicyclettes qui sont enregistrées?

M. VAILLANCOURT: Chez nous les bicyclettes sont presque toutes enregistrées.

M. BOURASSA: Un maire efficace.

M. LIZOTTE: Non, c'est plus facile de prendre quelqu'un qui se promène en bicyclette. Ils sont obligés de se promener dans la rue, mais dans le cas des motos-neige, c'est difficile. Elles se promènent dans les champs.

M. BOURASSA: Il doit y avoir des moyens. Elles se vendent et s'achètent ces motos-neige.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, oui, c'est ça! Je pense que...

M. BOURASSA: Elles se fabriquent, se vendent, s'achètent. Il doit avoir un moyen de les rejoindre quelque part.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si les vendeurs dans les municipalités...

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, nous demandons aux vendeurs d'automobiles d'être émetteurs. On ne manque jamais une occasion

de leur donner cela. Un vendeur d'automobiles qui veut être émetteur de permis, on le lui permet.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On peut faire la même chose.

M. LIZOTTE: Cela nous donne une chance de vendre des permis des motos-neige qui, de plus en plus, se vendent dans les garages.

M. BOURASSA: La croissance de la vente est tellement grande...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Dans ce domaine-là.

M. BOURASSA: Dans le volume des motos-neige, il ne faut pas laisser passer ça.

UNE VOIX: N'y aurait-il pas moyen de les contourner...

M. BOURASSA: Si vous décidez de monter ça à \$25 le permis, vous aurez...

M. LIZOTTE: Comme la taxe de vente, c'est nous qui percevons la taxe de vente.

M. BOURASSA: Quand l'achat se fait.

M. LIZOTTE: Quand l'achat se fait d'un vendeur autorisé.

M. VAILLANCOURT: Les vendeurs non autorisés sont des sous-vendeurs, assez souvent. Le ministre aurait-il objection à recommander que les plaques d'immatriculation pour les motos-neige soient transférées aux municipalités?

M. LIZOTTE: Il faudrait changer la loi du code de la route pour ça!

M. BOURASSA: Indépendamment des petits changements, est-ce que le ministre, en principe...

M. LIZOTTE: Je n'ai pas d'objection à ça. Je suis maire d'une municipalité, je ne détesterais pas de recevoir un peu plus d'argent.

Il y a peut-être un tas d'implications en dehors de ça. Il y a le fonds d'indemnisation, qu'est-ce qu'il va faire dans tout ça?

M. SEGUIN: M. le Président, je voudrais faire remarquer au ministre qu'il y a aussi un autre problème tout à fait important lors-

qu'il s'agit de faire ses distributions de plaques d'immatriculation. Je pense que, tout d'abord, il faut considérer deux faits, soit du milieu urbain soit du milieu rural où les problèmes ne sont pas les mêmes.

Dans une municipalité, dans un centre ou dans un milieu urbain, la plupart des villes ont une réglementation qui empêche la moto-neige de circuler dans les rues de la ville et dans les parcs de cette ville.

Alors, nous avons une contradiction. Si la municipalité avait l'autorisation de vendre des plaques pour ensuite défendre à ces véhicules dont on aura fait une perception de taxe, de circuler, il y aurait conflit, à ce moment-là.

Peut-être que dans un milieu rural, c'est possible. Mais dans le milieu urbain, cela serait très difficile et je ne serais pas d'accord avec mon collègue s'il voulait appliquer cette loi d'une façon universelle.

M. GAUTHIER (Berthier): Cela ne change pas grand-chose parce qu'à l'heure actuelle, vous émettez des permis et ils n'ont pas le droit de circuler sur les routes.

M. BOURASSA: C'est parce que c'est une source de revenu — je comprends, je considère l'aspect fiscal — le ministre des Finances se plaint tellement qu'il ne peut pas hausser les taxes à cause de ce qui existe dans les autres provinces, la concurrence Interprovinciale. Il y a un tas de ministères qui ont besoin de budgets accrus mais qui ne le peuvent pas à cause de cette situation, mais là, il y a un moyen d'aller chercher de l'argent. Que ce soit en supprimant la fraude, même en haussant le taux parce que là, il n'est pas question que les gens déménagent en Ontario parce qu'on augmente la taxe sur les motos-neige. Il n'est pas question qu'ils aillent l'acheter également là-bas parce que c'est une taxe qui est basée sur la résidence.

Alors, Je trouve assez curieux qu'on ne l'exploite pas plus que cela. Au point où il y a 50% de fraude. C'est difficile de faire des félicitations.

M. TREMBLAY (Bourassa): Moi, Je vois seulement un moyen. Il ne faut pas qu'il y ait de moto-neige qui soit vendue sans que l'enregistrement soit fait.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est le seul moyen que nous trouvons.

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est le seul moyen. Il faudrait que personne n'ait le droit d'en vendre à moins que...

M. BOURASSA: Je regrette mais je n'ai pas de félicitations à faire au ministre.

M. LIZOTTE: Merci. Je ne tiens pas aux félicitations non plus. Mon traitement me suffit. A l'heure actuelle, nous sommes en présence d'un phénomène...

M. BOURASSA: Est-ce que c'est si élevé que cela?

M. LIZOTTE: C'est un phénomène sérieux. Voici une machine qui entre sur le marché et qui, il y a quelques années, n'existait pas. Une machine qui ne marche pas sur nos routes mais qui marche dans les champs, dans la plupart des cas, à qui il est défendu de circuler sur nos routes.

M. BOURASSA: Elle ne se construit pas dans les champs.

M. LIZOTTE: Je peux finir, toujours?

M. BOURASSA: Je m'excuse.

M. LIZOTTE: Ce qui arrive, c'est que c'est difficile d'aller dans les champs, dans un comté par exemple comme le comté de l'Islet, qui a 45 milles de profondeur et 25 milles de longueur. C'est difficile de demander à quatre ou cinq officiers de la circulation qui ont à s'occuper de tout depuis que la police provinciale forme un tout. Ils doivent s'occuper des vols, des viols, des attentats à la bombe — je parle pour...

UNE VOIX: Pour Montréal.

M. LIZOTTE: Alors, c'est difficile pour eux, nous ne pouvons pas leur demander l'impossible. M ê m e . Il y a des accidents qui arrivent à ceux qui possèdent des motos-neige et ils ont de la difficulté à les repérer, justement parce que c'est difficile d'accès. Il faudrait presque recommander qu'on ait un corps de policiers en motos-neige et qu'ils fassent la patrouille dans les champs.

M. BOURASSA: Nous avons parlé d'autres formules tantôt.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense qu'il y a d'autres formules.

M. BOURASSA: Le vendeur est responsable...

M. LIZOTTE: Nous ne pouvons pas taxer le manufacturier pour...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, non.

M. BOURASSA: Le vendeur perçoit déjà la taxe de vente. Il est déjà agent du gouvernement. Il reçoit 2%.

M. LIZOTTE: Chez tous les vendeurs, à l'heure actuelle.

M. BOURASSA: Nous payons \$10 millions aux vendeurs pour collecter la taxe de vente.

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, tous les vendeurs doivent immatriculer le véhicule qu'ils vendent, en vertu d'une recommandation qui vient de passer.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors cette perte de 50%, c'est lorsqu'il y a une vente d'occasion.

M. LIZOTTE: Chaque fois qu'il y a un changement de propriétaire, il y a une immatriculation.

M. BOURASSA: La fraude provient comment? Cela va diminuer continuellement?

M. LIZOTTE: Cela va diminuer continuellement. C'est déjà en régression.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre ne trouverait pas injuste, par exemple, que le gouvernement impose une taxe ou des plaques d'immatriculation et défende à ces véhicules de circuler sur les routes? Moi, je crois que l'on devrait défendre que les motos-neige circulent sur les routes de première classe, mais l'on ne devrait pas les empêcher de circuler sur les routes de campagne, du moins.

M. LIZOTTE: Vous avez des véhicules qui ne vont pas sur les routes, comme les pelles mécaniques, les camions de carrières et maints autres, qui sont immatriculés en vertu de la loi.

M. VAILLANCOURT: Mais, tout de même, je crois que l'on devrait permettre aux motos-neige de circuler sur les routes de campagne. Actuellement, la loi est très, très stricte: aucune circulation, sur aucune route de la province.

M. LIZOTTE: Je pense un peu comme cela. Mais quand nous en discutons avec ceux qui s'occupent de la sécurité routière, je vous dis qu'ils ne chantent pas la même chanson. Je pense qu'ils ont un peu raison.

M. VAILLANCOURT: Prenez quelqu'un qui a

une moto-neige et qui circule sur les routes de campagne. Il circule quand même, et si les membres de la Sûreté provinciale viennent à le voir, ils l'arrêtent. Je trouve que c'est injuste, parce qu'assez souvent, il y a des personnes qui n'ont pas d'autres moyens de circuler sur les routes.

M. LIZOTTE: C'est seulement pour des raisons de sécurité. Ce ne sont pas pour des raisons de justice, soyez-en sûr. Ils le font dans l'Ontario, ils circulent sur les routes...

M. VAILLANCOURT: C'est une suggestion que je fais.

M. LIZOTTE: ... et c'est un désastre.

M. VAILLANCOURT: Je crois que sur les routes de troisième classe, cela devrait être permis.

M. LIZOTTE: Partout où il n'y a pas d'automobiles qui circulent l'hiver, c'est permis.

M. VAILLANCOURT: C'est sûr, parce que les membres de la Sûreté Provinciale ne peuvent pas aller sur les routes, là où leurs automobiles ne circulent pas.

M. BLANK: Les nouveaux types de voiture peuvent aller dans le bois, elles ont quatre roues, comme les autos-neige, mais..

M. LIZOTTE: Ce sont des choses qui ne sont pas conformes au code de la route. Elles n'ont pas de feux-arrière, elles n'ont pas de freins...

M. BLANK: Rien, il n'y a pas de freins sur les motos-neige, non plus.

UNE VOIX: Elles ne sont pas permises non plus.

M. VAILLANCOURT: Mais j'ai demandé une opinion juridique sur le code de la route en ce qui concerne les chevaux et les « buggy ». Il n'y a aucune loi qui défend à un « buggy » de circuler sur les routes.

M. LIZOTTE: Tiré par un cheval.

M. VAILLANCOURT: Il n'y a aucune loi qui défend cela.

M. LIZOTTE: A traction animale?

M. VAILLANCOURT: A traction animale. Cela ne relève pas du code de la route?

M. LIZOTTE: Non.

M. LE PRESIDENT: Article 9, adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 10, comité médical pour étudier les demandes des handicapés?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le ministre pourrait-il nous dire s'il y a eu des changements parmi les nominations qui ont été faites au comité médical depuis l'an dernier?

M. LIZOTTE: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce sont les mêmes personnes?

M. LIZOTTE: Les mêmes personnes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'on pourrait nous dire quelle est la fréquence de leurs assises?

M. LIZOTTE: Une fois par semaine, le lundi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'elles siègent à différents endroits? Parce qu'on avait suggéré qu'on alterne entre Montréal et Québec, l'an dernier.

M. LIZOTTE: Elles ont siégé deux fois à Montréal l'an dernier. Quand c'est nécessaire, elles y vont.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que la majorité des cas ne vient pas de la métropole justement? A cause de la population... qui est plus élevée?

M. LIZOTTE: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non. Et seulement deux fois par rapport à... Vous dites qu'ils siègent une fois par semaine...

M. LIZOTTE: Parce que ce n'était pas une année d'émission des permis l'an dernier. Il y a eu vingt-deux séances l'an dernier. Pas exactement une fois par semaine.

M. VAILLANCOURT: Ils vont siéger plus cette année.

M. LIZOTTE: Avec les émissions, oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A peu près deux par mois.

M. LIZOTTE: Vingt-deux.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Savez-vous s'il y a des décisions en suspens devant le comité présentement? S'il y a déjà un « backlog » ou pas?

M. LIZOTTE: Il y en a environ deux cents cas devant le comité...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... qui attendent les décisions.

Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. BLANK: Pas sur cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 10, adopté. Article II, autres dépenses?

M. BLANK: Maintenant pour les autres dépenses, c'est ici que nous aurons peut-être les dépenses du comité de la revision du code de la route. Vraiment, cela fait un grand bruit dans le public et le public est bien intéressé. Il veut avoir ce comité pour faire des représentations. Moi, j'ai été appelé quelquefois sur le « hot seat » de la radio et de la télévision et les gens sont tellement intéressés à la revision ou aux changements du code de la route et on a commencé avec le comité et il semble que ce comité commence...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, cela a été souligné, d'ailleurs, dans les remarques générales et le ministre nous a donné l'assurance que d'ici un mois, le comité sera reconstitué.

M. BLANK: Mais cette fois-ci j'ai suggéré que le comité ait de l'argent à sa disposition, peut-être pour se déplacer dans différents endroits de la province pour faire des études relatives au code de la route, les questions de route et de sécurité routière.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le député de Saint-Louis parle de notre comité de revision du code de la route qui, comme il l'a dit, a reçu un enterrement de première classe. Alors, il mentionnait que le ministre des Transports et Communications nous a assurés qu'il serait reconstitué d'ici un mois, probablement. Mais il vient de soulever, je pense, un aspect qui est important. Est-ce qu'on a prévu, au budget, une somme d'argent qui peut être utilisée par ce comité? Cela parce qu'on devra probable-

ment siéger pour des auditions publiques à différents endroits, pour entendre les différentes associations intéressées à la sécurité routière ou aux amendements qu'on peut apporter au code de la route.

M. LIZOTTE: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y aurait une prévision pour cela?

M. LIZOTTE: Non, il n'y a pas de prévision pour cela.

M. BLANK: Ne croyez-vous pas que ce serait une bonne idée d'y penser?

M. LIZOTTE: Peut-être en budget supplémentaire...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, c'est une suggestion du député de Saint-Louis que j'appuie.

M. BLANK: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article II, adopté.

UNE VOIX: On peut ajourner.

M. LE PRESIDENT: Il est dix heures. La Chambre s'ajourne à...

M. LIZOTTE: Ça allait bien, pourtant.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'y a aucune raison que ça n'aille pas bien.

M. LE PRESIDENT: Nous allons ajourner à demain.

M. BOURASSA: Les points les plus importants ne sont pas encore passés.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Demain est la journée des députés. Est-ce que ça n'irait pas à jeudi?

M. LIZOTTE: Madame, je suis obligé de quitter jeudi matin à dix heures.

UNE VOIX: Bon voyage!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Remarquez que je ne m'oppose pas tout à ce que nous sié- gions. Je pense bien que les membres, de mon côté, sont d'accord pour siéger après la période des questions pour accommoder le ministre?

UNE VOIX: Ah, oui!

M. LE PRESIDENT: Demain, vers trois heures quart.

M. LIZOTTE: Je ne veux pas brusquer la discussion.

M. BOURASSA: C'est peut-être à confirmer, mais je crois que la commission du Tourisme doit également siéger demain.

M. LIZOTTE: Est-ce que vous siégez à cette commission?

M. LE PRESIDENT: Le comité s'ajourne à demain après-midi vers trois heures et demie.

(Fin de la séance: 22 h 1)

Séance du 19 mars 1969

(Quinze heures quarante-six minutes)

M. SAUVAGEAU (président de la commission des Transports et Communications): A l'ordre, messieurs! Nous en étions rendus à l'étude du poste budgétaire à: Service de l'informatique.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si c'était possible, M. le Président, j'aimerais poser une question. Ici, nous avons le service de l'informatique et nous avons au poste budgétaire 4, article 6: Traitement électronique des données, j'aimerais savoir exactement en quoi consiste ce service. Je ne suis pas sûre, mais cela me paraît une des premières fois que cela est séparé. Est-ce que le ministre pourrait me dire si J'ai raison ou non?

M. LIZOTTE: M. le Président, à une question qui a été posée hier et à laquelle il a été difficile de répondre exactement, si vous le voulez, nous pouvons le faire immédiatement. C'est au sujet des tissus pour les habits...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, oui.

M. LIZOTTE: Alors, la présente est pour vous confirmer que les tissus servant à la confection des uniformes proviennent de Textile Sainte-Anne Limitée, 3425 Saint-Denis, Montréal. La confection de ces uniformes se fait présentement par la firme E.-T. Coulombe, 223 rue Dorchester à Québec. Ces uniformes sont confectionnés également par les firmes suivantes: Di Tomasso & Chiolli limitée, 209 est, rue Sainte-Catherine, Montréal, Gardner Clothing, 18, Deniers, Québec et E.-T. Coulombe, 223, rue Dorchester, Québec. A la suite de la demande de...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je vous remercie M. le Président. Est-ce qu'il y a d'autres documents qui doivent être fournis? Je pense qu'il y avait les heures d'envolée des pilotes qui utilisent le DH-125.

M. LIZOTTE: Ils sont à les compiler. Nous les aurons probablement d'ici la fin de la session de cet après-midi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Merci.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire à: Service de l'informatique, article 1: Traitements.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je recommen-

ce, au sujet du service de l'Informatique. Est-ce que c'est la première année — ma mémoire n'est peut-être pas tellement bonne — que nous avons cela sous un poste budgétaire séparé de celui du bureau des véhicules automobiles?

M. LIZOTTE: Cela a toujours été comme ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, j'aimerais à ce moment-là qu'on me dise exactement... Ici, nous avons des traitements. J'imagine que c'est l'utilisation de traitements pour l'électronique comme pour le poste budgétaire 4. Est-ce qu'on pourrait nous expliquer la distinction? Qu'est-ce qui se passe à chaque endroit?

M. LIZOTTE: C'est une imputation des frais d'exploitation qui sont transférés à ces choses-là. Ce n'est pas clair.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, cela ne paraît pas très clair je regrette, pour moi non plus.

M. LIZOTTE: Alors, nous avons \$1,608,200 au service d'informatique, les imputations sont de \$1,607,200, ils se reflètent ici dans les différents services dont le bureau des véhicules, pour \$1,528,000; sécurité routière: \$50,000, les transports à la régie, \$14,000 et l'administration, \$15,000. Cela a été fait à la demande du ministère des Finances pour faciliter la comptabilité.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y a des questions de ce côté-ci? Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 1: Traitements. Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On a une augmentation de personnel tout simplement; c'est ce qui rend compte de la différence?

M. LIZOTTE: Les programmeurs, c'est une augmentation de 4 personnes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce sont des gens spécialisés; je suppose qu'il y a en un concours pour cela.

M. LIZOTTE: Il y a des concours par la Commission de la Fonction publique; il faut qu'ils remplissent certaines normes pour avoir leur engagement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le nouveau personnel est-il engagé à l'heure actuelle ou

prévoit-on qu'il va l'être au cours de l'année financière?

M. LIZOTTE: Il va l'être, sans aucun doute, aussitôt que la Fonction publique aura décidé.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 2: Frais de voyage.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ces voyages concernent quoi?

M. LIZOTTE: Vous avez là-dedans des cours de perfectionnement pour les analystes en informatique. Ce sont les frais de transport, des cours...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Combien avez-vous d'analystes en informatique?

M. LIZOTTE: Il y en a douze.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que c'est un personnel entraîné par la compagnie IBM, ici ou...?

M. LIZOTTE: C'est le ministère qui leur donne l'entraînement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est M. Lemay...

M. LIZOTTE: C'est le service de M. Lemay, oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... qui les entraîne. Quels sont les salaires moyens payés à chacun d'entre eux?

M. LIZOTTE: Leurs salaires varient entre \$7,000 et \$13,000.

M. LE PRESIDENT: L'article 2 est-il adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. L'article 3: Frais de bureau. Cet article est-il adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pas de questions. Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

L'article 4: Matériel, articles de bureau, impressions et abonnements; achat et loyer d'équipement.

M. VAILLANCOURT: C'est la même chose que les autres... Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

L'article à: Automobiles: entretien et opération.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En tant que je suis concernée, c'est adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.  
Article 6: Autres dépenses.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Sur ça, on aimerait avoir des détails.

M. LIZOTTE: Vous avez à cet article: Frais d'inscription aux cours de perfectionnement, \$8,000; Frais pour aller à New York, c'était \$1,600; la commission des Accidents du travail, \$1,000 et autres dépenses \$1,500. Ce qui fait \$10,500.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le poste budgétaire à est adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 6: Sécurité routière.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est à chaque article.

M. LE PRESIDENT: C'est à chaque article.  
Article 1: Traitements.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que la différence est causée par les augmentations statutaires? Je remarque que le personnel n'a pas changé et qu'il y a une augmentation.

M. LIZOTTE: C'est la convention collective.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.  
Article 2: Frais de voyage.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.  
Article 3: Frais de bureau.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

Article 4: Matériel, articles de bureau, impressions et abonnements.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y aurait possibilité de nous laisser connaître le montant qui est utilisé pour les abonnements, à cet article?

M. LIZOTTE: C'est \$300.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que la liste est tellement longue qu'il serait difficile de nous la donner ou s'il y a possibilité de savoir, de nous la donner ici en ce moment.

M. LIZOTTE: Je n'ai pas la liste ici, mais nous pourrions vous la procurer.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, Je pense que cela pourrait être intéressant.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article à: Traitement électronique des données.  
Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 6: Publicité éducative.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je vois ici qu'il y a une augmentation. Est-ce que le ministre pourrait nous expliquer quels sont les projets du ministère dans ce domaine?

M. LIZOTTE: Nous avons, à cet article, la réimpression des brochures déjà existantes au ministère, à ce service.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, est-ce que c'est le guide de l'automobiliste?

M. LIZOTTE: Non, à part cela, nous avons le guide de l'automobiliste.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le guide de l'automobiliste est-il ou n'est-il pas inclus dans cet article?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il est inclus. La publicité que l'on voit à l'occasion, à la télévision ou ailleurs, est-ce que c'est également inclus ici?

M. LIZOTTE: C'est pris sur le budget de l'Office d'information et de publicité.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pendant que nous y sommes, est-ce qu'il y aurait possibilité de savoir quel rôle joue le ministère des Transports et Communications à l'occasion de cette publicité qui est faite à l'Office d'information?

M. LIZOTTE: Désormais — pour employer un mot connu — toute publicité sera faite à la demande...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous voulez dire pour le présent exercice financier?

M. LIZOTTE: ... à la demande de nos... Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce sera fait à votre demande?

M. LIZOTTE: A notre demande.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A l'Office d'information?

M. LIZOTTE: A l'Office d'Information.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En définitive, est-ce que vous avez un veto quelconque si vous faites une demande qui n'était pas acceptée ou est-ce que vous avez une façon, lorsque vous considérez un point d'importance pour la publicité éducative, d'imposer vos vues au service d'information?

M. LIZOTTE: Nous soumettons, évidemment, le plan de campagne de publicité. C'est-à-dire que nous lui disons ce que nous voulons lancer dans la publicité, sur quels points nous voulons insister davantage, les points où il y a de la priorité et où il y en a moins et eux nous soumettent un plan.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A l'heure actuelle, le Ministre est-il au courant de vos projets ou des recommandations que vous allez faire dans ce domaine?

M. LIZOTTE: Certainement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, cela veut dire qu'il doit prévoir, sur son budget, un montant qui pourrait répondre à votre demande.

M. LIZOTTE: Absolument.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Puisque, jusqu'à maintenant, c'était le ministère des Transports et Communications qui s'occupait de publicité éducative, est-ce que vous avez une idée du montant que cela pourrait mettre en cause au cours du présent exercice financier?

M. LIZOTTE: Son budget global est de \$3,500,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah! vous ne savez pas quel montant sera alloué à la publicité éducative?

M. VAILLANCOURT: C'est pris sur un budget global...

M. LIZOTTE: \$3,500,000.

M. VAILLANCOURT: ... du ministère...?

M. LIZOTTE: L'Office d'information.

M. VAILLANCOURT: L'Office d'information.

M. LIZOTTE: Si, à un moment donné, la priorité est donnée à un autre ministère, évidemment... Actuellement, il fait la publicité sur cet emblème, pour les véhicules à marche lente, par exemple. Nous n'avions pas d'argent pour la faire, alors nous lui avons soumis le projet et il fait cette publicité. Il va commencer la semaine prochaine. Pour les véhicules à marche lente, nous avons un emblème triangulaire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Lorsque vous avez soumis vos demandes, pour la publicité, est-ce que vous avez demandé que la documentation soit bilingue, lorsqu'elle est faite?

M. LIZOTTE: Oui, cela a été demandé.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Parce qu'à l'intérieur même du ministère, je me souviens de quelque chose qui avait été envoyé, au tout début d'un renouvellement — je ne sais pas si c'est du permis de conduire ou des plaques — qui était unilingue. Je pense qu'il y a eu énormément de plaintes qui ont été faites à cette occasion.

M. LIZOTTE: Je suis intervenu. Je crois que c'est le député de Westmount qui avait attiré mon attention. Je suis intervenu immédiatement et j'ai demandé d'arrêter l'envoi s'il n'était pas bilingue; à ce moment, on a cessé l'envoi de cette documentation qui offrait aussi des bons souhaits à ceux qui recevaient leur permis.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Etant donné que c'est le ministère des Transports et Communications qui fait certaines demandes, certaines suggestions, je me demande s'il y aurait une suggestion que je pourrais faire ici. Il semblerait qu'en Ontario, dès qu'il y a un nouvel arrêté en conseil adopté ou qu'il y a une mesure, un changement quelconque à ce qui est considéré comme le code de la route, là-bas, on publie, dans les journaux importants de l'Ontario, un message du ministère des Transports de l'Ontario où l'on informe le public des changements qui l'affecteront à cause d'un changement à un arrêté ministériel ou à la loi.

Jusqu'à maintenant, je n'ai jamais vu, dans nos journaux, ce type de publicité. Ici, si vous me le permettez, je lirais seulement l'en-tête — c'est extrêmement bien fait — c'est en anglais: « Almost everybody », il y a une petite illustration de voiture, « will be affected by these changes in the Ontario Highway Traffic Act ». Et là, en caractères gras, on attire l'attention sur certains points; on a, par exemple: « Turn signals », on explique ce que c'est; ensuite: « Flashing green signal lights », on l'explique; enfin, « Pedestrians », avec encore une fois, une explication, et ainsi de suite. Je pourrais vous nommer cinq ou six autres points qui sont soulevés et qui, à ma connaissance, seraient très utiles parce qu'il arrive que, bien souvent au Québec, les gens peuvent enfreindre la loi, parce que tout simplement, ils ne sont pas au courant des changements apportés par arrêté ministériel ou par des lois adoptées à la Chambre, parce qu'il y a justement manque d'information.

Je ne sais pas si le ministre est intéressé à prendre connaissance de cette publicité qui est extrêmement bien faite.

M. LIZOTTE: Je remercie le député pour cette suggestion qui nous est faite. C'est un peu une publicité du même genre que nous commençons à l'heure actuelle avec un emblème des véhicules de marche lente. Nous avons l'intention de continuer. Je pense que nos ordres en conseil paraissent dans la Gazette officielle qui n'est pas lue, excepté par un petit nombre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense qu'il faut que cela sorte de la Gazette officielle pour aller dans le grand quotidien.

M. LIZOTTE: Je pense que l'Office d'information devrait s'inspirer de la Gazette officielle sans même que l'on soit obligé de la lui envoyer.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais nous savons qu'il ne le fait pas, malheureusement.

M. VAILLANCOURT: C'est un manque de coordination.

M. LIZOTTE: A l'avenir, nous attirons son attention sur chaque arrêté en conseil, et nous ferons le nécessaire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Merci.

M. KENNEDY: Même, à part cela, il y a un grand nombre de gens qui ne sont pas au courant de certains règlements qui existent et qui sont en vigueur depuis nombre d'années. Je vais vous donner un exemple, quoique c'est un peu moins flagrant dans le moment: c'est que les gens ne savaient pas qu'ils devaient arrêter lorsque l'autobus scolaire était arrêté. Cela s'applique dans les deux sens. Si on rencontre ou on dépasse. Il y a encore énormément de gens qui ne savent pas cela.

Je crois que si on publiait des choses comme; Saviez-vous que... et mettre des points en caractères gras, cela attire attention. Ce n'est pas un texte qui est lourd et les gens sont au courant. Un genre de « Ripley's believe it or not ».

Vous savez, quelque chose qui attire l'attention.

M. VAILLANCOURT: Les lois devraient être aussi expliquées. Il arrive assez souvent que la Sûreté provinciale arrête quelqu'un pour une lumière défectueuse et les gens ne savent pas qu'ils ont quarante-huit heures pour la réparer et se rapporter. Parce que je m'aperçois qu'il y a plusieurs causes qui se font à la suite de vérification d'automobiles. Ils la font réparer, mais ils ne se rapportent pas à la Sûreté provinciale. Cela leur coûte \$11 d'amende. Il y a d'autres cas semblables. Je crois que le ministère devrait faire un peu de publicité sur la loi du code de la route. Je ne sais pas si cela relève du ministère de la Voirie mais...

M. LIZOTTE: J'imagine qu'il faudrait que ce soit une publicité constante.

M. VAILLANCOURT: Cela pourrait être une publicité coordonnée.

M. KENNEDY: Une publicité constante...

M. VAILLANCOURT: ... et coordonnée.

M. LIZOTTE: On les donne, ces informations, dans nos cliniques d'éducation routière. Je pense que ce n'est pas suffisant.

M. KENNEDY: Cela n'atteint pas le grand nombre de personnes.

M. LIZOTTE: Cela atteint les gens qui sont directement intéressés. Cela n'atteint pas le public de façon générale.

Actuellement, notre système de publicité est beaucoup mieux organisé. Il est en train de s'organiser davantage.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que vous faites de la publicité à la radio aussi?

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: Parce que les postes de radio pénètrent assez bien...

M. LIZOTTE: Oui, nous en faisons à la radio. J'ai chez nous un cas d'une dame qui a été arrêtée quinze jours après la date limite pour prendre son permis. Elle a dit qu'elle ne savait pas mais cela était écrit dans le bas de son permis: que la date limite était le dernier jour de février. Elle a dit qu'elle n'avait jamais regardé cela. Nous avons des cas d'exception comme ça.

M. KENNEDY: Oui, vous parlez là d'un cas d'exception. Même s'il y a beaucoup de gens qui retardent jusqu'à la dernière journée, ils sont au courant que le délai expire le dernier jour de février. Cela est assez bien connu. C'est surtout d'autres points dans la loi...

M. HOUDE: M. le Président, concernant la publicité éducative, est-ce qu'il y a quelque chose de précis dans une certaine publicité pour les bicyclettes. Nous en avons glissé un mot l'an dernier. Si vous me permettez, j'aimerais aller un petit peu au fond de ma pensée. Ce n'est pas la première fois que j'ai l'occasion de m'exprimer à ce sujet-là. Je trouve qu'actuellement la bicyclette est une des activités, peut-être la seule activité récréative qui rapporte quelque chose financièrement, soit au niveau des plaques que l'on doit payer pour posséder une publicité.

D'autre part, c'est peut-être la seule pièce d'équipement qui est défendue, par exemple, dans la plupart de nos parcs et de nos terrains de jeu. De même, sur les routes, nous n'avons pas encore d'accotements spéciaux qui permettent aux bicyclettes de circuler en toute sécurité. Je sais que l'an dernier, le ministre avait mentionné, si ma mémoire est fidèle, qu'il y avait peut-être quelque chose à l'étude au ministère de la Voirie, par exemple, pour avoir des tracés de bicyclette.

Je me demande également si votre ministère ne pourrait pas, en collaborant, par ses experts, avec le Haut-commissariat à la jeunesse, aux sports et aux loisirs ou avec le ministère des Affaires municipales pour que cette anomalie, à savoir que la plupart des bicyclettes sont absolument interdites sur les terrains de jeu... Il me semble que s'il y avait un endroit où cela devrait être permis, où il devrait y avoir des pistes, c'est bien là. Enfin — c'est ce que je voudrais savoir — dans la publicité, y a-t-il quelque chose de spécifique pour les bicyclettes et y a-t-il des arrangements ou des ententes de prises pour que nous étudions cette question-là?

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, nous avons un guide du cycliste qui est prêt à être imprimé et qui sera imprimé. Nous avons également une subvention de \$2,000 pour la Fédération provinciale cyclo-touriste qui s'occupe également de l'éducation des cyclistes. Nous avons aussi, dans notre ministère, un officier qui s'occupe de façon particulière, avec le ministère de la Voirie, de promouvoir des pistes spéciales le long des routes secondaires pour les cyclistes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Des bandes asphaltées.

M. LIZOTTE: Le long des grandes routes.

M. HOUDE: Comme il en existe dans certains pays d'Europe.

M. LIZOTTE: C'est cela, cela se fait dans beaucoup de pays.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Jusqu'à maintenant, il n'y a pas encore de routes où il en existe, je pense.

M. LIZOTTE: Non.

M. KENNEDY: Ce qui est assez contradictoire, c'est que nous allons sur des grandes

routes, par exemple, la route transcanadienne, où il y a des accotements pavés et nous voyons des affiches : Défendu aux bicyclettes. Par contre, nous allons sur une route principale, à deux voies seulement, où les accotements ne sont pas pavés et les bicyclettes peuvent y circuler. Il y a une contradiction. Ou il y a de la place et où elles peuvent circuler en sécurité, c'est défendu; où il n'y a pas de place pour circuler en sécurité, c'est permis.

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, c'est ce que nous discutons avec les officiers de la Voirie. Les officiers de la Voirie prétendent que, sur les grandes routes, c'est un danger, là où les accotements sont pavés, sur les routes à voie rapide... C'est moins dangereux, évidemment, sur les routes secondaires.

A l'heure actuelle, devant ce problème, nous avons suggéré à la Voirie de faire des pistes le long de ces routes afin de permettre aux cyclistes, comme nous l'avons dit tout à l'heure, comme cela se fait dans d'autres pays, de circuler librement et sans danger.

M. TREMBLAY (Bourassa): M. le Président, je ne suis peut-être pas au bon article, je suis arrivé en retard, je le regrette beaucoup, je m'en excuse. Mais est-ce que nous avons un système d'inspection, disons surtout pour les camions lourds, en ce qui concerne les accidents, pour voir si les freins et la conduite et tout ça, sont en bon ordre. Parce que nous avons souvent des accidents, et des accidents graves. Lorsque nous avons des accidents, dans le cas des gros camions, ce n'est pas une perte de vie, mais bien cinq et six pertes de vie. Est-ce que nous avons un système qui prévoit faire une inspection dans ces cas-là?

M. LIZOTTE: Nous avons commencé ce système l'an dernier. Nous en avons 1,800 qui ont subi une inspection. Il y en a eu 1,873 exactement. Il a fallu même les faire vérifier par des mécaniciens spécialisés et même, dans certains cas, nous avons pris des procédures contre certains camionneurs qui avaient des camions défectueux et qui étaient dangereux sur la route.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Avez-vous des statistiques sur le nombre...

M. LIZOTTE: Oui.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que nous aurions un service? Cela ne prend pas tellement

un inspecteur qui sait écrire et remplir toutes les formules; cela prend plutôt quelqu'un qui connaît la mécanique je crois. Combien en avons-nous dans la province?

M. LIZOTTE: Nous avons 23 mécaniciens à la sécurité routière pour ce genre d'inspection, et ceci va pour tous les genres de véhicules de promenade et de véhicules lourds.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que nous avons l'intention dans l'avenir de vérifier au moins les flottes de camions? Je crois que ce n'est pas tellement sur la route, peut-être. Mais il faut aller vérifier les flottes où elles sont.

J'ai vu, certaines années, des flottes de camions dont la pesanté ne correspondait pas à celle indiquée sur le permis. Nous avions des hommes du ministère des Transports et Communications qui allaient vérifier des camions à la cour ou au bureau de cette compagnie-là. Est-ce que nous ne pourrions pas avoir quelqu'un?

Je vais vous dire, je crois que vous êtes au courant, M. le Ministre qu'une compagnie de transport, lorsqu'il y a beaucoup d'ouvrage, même le chauffeur va dire: Ecoutez, je ne peux pas prendre tel et tel camion parce que les freins ne sont pas bons. Souvent, nous blâmons le chauffeur et nous lui enlevons son permis s'il arrive un accident quelconque, pour négligence et parfois ce n'est pas la faute du chauffeur, c'est la faute du propriétaire. C'est pour cela que je vous pose cette question parce que c'est toujours le petit qui reçoit le coup. Le propriétaire s'esquive.

Je vous demande s'il n'y aurait pas moyen d'avoir assez de personnel, d'hommes qui connaissent la mécanique, non pas qu'ils sachent écrire, mais qui puissent dire qu'il y a tant de camions... — c'est bien beau l'instruction, je ne suis pas contre ça, je suis pour ça — mais quelqu'un qui s'y connaît dans ce domaine-là au moins, pour savoir si un camion a des « brakes » ou s'il n'en a pas, des freins, excusez. Maintenant à l'Assemblée nationale, il va falloir faire attention à notre langage et ne pas dire les « brakes »! C'est la seule chose que je vous demande parce qu'il arrive tellement d'accidents. Si les taux d'assurance sont aussi hauts au Québec pour le transport, je crois que ce sont toutes ces choses-là qui arrivent. Nous avons des accidents énormes et cela dépend des freins en général.

M. LIZOTTE: Il nous a été rapporté, assez souvent, par des chauffeurs de camions que leurs patrons les obligeaient à conduire des camions

qui n'avaient pas de freins ou qui avaient d'autres défauts. Alors, à chaque fois, nous avons pris action et nous sommes intervenus. Nous avons pris des procédures. Mais je suis d'avis avec le député de Maisonneuve que nous devrions le faire de façon plus constante...

UNE VOIX: Maisonneuve?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est le député de Bourassa.

M. LIZOTTE: C'est le député de Bourassa?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous prenez action contre le chauffeur et le propriétaire en même temps?

M. LIZOTTE: Qu'on prenne une action, c'est-à-dire qu'on organise un système d'inspection, pas seulement sur des plaintes, que ce soit érigé en système.

M. TREMBLAY (Bourassa): Si nous avons une équipe de trois personnes pour faire le tour des flottes de camions... Même M. Danjou, je suis sûr qu'il serait d'accord pour que les inspecteurs arrivent chez lui et qu'ils vérifient les camions pour voir si les freins sont bons. En tout cas, personne ne serait contre cela. Maintenant, M. le Ministre, pour changer de propos, je pense qu'il y a une loi, ici, au Québec...

M. LIZOTTE: Si vous voulez, je vais ajouter qu'on le fait à l'heure actuelle sur tous les autobus d'écoliers.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela a été commencé, il y a un certain nombre d'années.

M. KENNEDY: Pour les autobus d'écoliers, est-ce que vous accordez un délai raisonnable pour que le propriétaire puisse effectuer les réparations nécessaires, lorsqu'il y a inspection?

M. LIZOTTE: Tout dépend des défauts. S'il s'agit de défauts qui mettent en danger la vie des passagers, comme pas de freins du tout, pas de lumière de signalisation, des choses comme cela...

M. LE PRÉSIDENT: Là où nous sommes rendus, nous sommes pas mal loin de la publicité éducative.

M. HOUDE: Dans le domaine de la publicité, je voudrais revenir encore une fois à la question des bicyclettes. Est-ce que le ministère des publications et un fonctionnaire pour stimuler ce qui a été populaire pendant quelques années et qui semble disparaître: les « Bicycle Rodéo ». Il y avait jadis, de la documentation, d'écrite là-dessus, les règlements, la façon de les organiser. Est-ce que le ministère apporte des stimulants pour que les municipalités, les organismes de toutes sortes, les associations de toutes sortes puissent encourager les jeunes à participer à ces « Bicycle Rodeo », en recevant un certificat quelconque de la part du ministère, comme quoi ils se sont qualifiés dans la conduite de la bicyclette et dans les connaissances des règlements de la sécurité routière?

M. LIZOTTE: La réponse est la suivante: On a continué cette action dont parle le député, surtout en collaboration avec les clubs de cyclo-tourisme... Cela s'est fait beaucoup plus dans la région de Montréal, l'an dernier, dans la ville de Montréal, avec le service des parcs de la ville de Montréal.

M. HOUDE: M. le Ministre, étant donné que, de plus en plus, il y a des milliers de jeunes, adolescents, adolescentes, qui quittent les grands centres urbains durant la saison estivale, ne serait-il pas possible pour le ministère — c'est simplement une modeste suggestion — de faire ce qui a été une initiative, soit dit en passant, du président, député de Bourget? Il a eu beaucoup de succès sur les terrains de jeux dans la région métropolitaine avec ce genre d'activités, « Bicycle Rodeo », ce genre de clinique de sécurité routière pour bicyclettes. N'y aurait-il pas moyen, par le ministère, de développer ce genre d'initiative et de penser un peu plus aux milieux ruraux, aux camps de vacances, par exemple, où des milliers et des milliers de jeunes, à tous les ans, sont regroupés au cours de la saison estivale?

M. LIZOTTE: L'an dernier, nous avons visité les camps de vacances avec une formule particulière que nous avons, mais nous sommes en train de la transformer et de la modifier pour l'améliorer... Je pense que cela va rendre de plus grands services.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que vous avez visité tous les camps de vacances dans la province ou seulement un certain nombre?

M. LIZOTTE: Tous les camps-écoles, pas

les terrains de jeux. Les statistiques sont les suivantes: Le nombre est de 57 camps-écoles avec l'assistance...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Parce que celui qui vous a parlé en aucun camp de vacances.

M. LIZOTTE: On a pris le bottin de l'association publié par la fédération, nous y avons pris des adresses, ce sont ces camps-là que nous avons visités.

M. HOUDE: J'en profite pour inviter vos hauts fonctionnaires au camp Gilles Houde, à compter du 22 juin. Il y aura une centaine d'enfants qui seront prêts à vous accueillir et à recevoir vos recommandations. Cela fait un bon « commercial » en même temps.

M. LIZOTTE: Cela me fera plaisir de les accommoder.

M. SEGUIN: A bicyclette.

M. LIZOTTE: A bicyclette, oui! Avant d'être trop vieux!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Avant de laisser l'article « publicité éducative », je comprends que c'est la première année que cette publicité va se faire par l'Office d'information. C'est-à-dire en entier.

M. LIZOTTE: La question des imprimés restent la propriété du ministère. Tout ce qui concerne radio-télévision passe par l'Office d'information. Nous parlons de campagnes publicitaires payées.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela veut dire que tout ce qu'on voit, comme vous le dites, à la radio et à la télévision, sera fait par l'Office d'information? Tout ce qui concerne la sécurité routière?

M. LIZOTTE: Non, pas nécessairement. Tout ce qui regarde la publicité de promotion, évidemment, ça va passer par l'Office d'information, mais là où nos officiers participeront

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Que voulez-vous dire par « publicité de promotion »? Par exemple, si on veut attirer l'attention sur un article du code de la route qui n'est pas observé et qui cause énormément d'accidents d'automobiles, est-ce que ce ne sera pas l'Office d'information?

M. LIZOTTE: Oui, à ce moment-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, Je me demande si c'est la première année que nous allons avoir cet...

Ne croyez-vous pas que c'est à titre d'expérience, que le ministère soit d'opinion que c'est à titre d'expérience que cela se fasse cette année pour voir le résultat qui sera apporté? Parce que moi, ce qui m'inquiète à l'Office d'information, je n'ai pas l'impression qu'il y a le même nombre d'experts en transport, en sécurité routière que vous avez vous-mêmes au ministère des Transports et Communications.

Il me semble qu'avant d'accepter aveuglément que ça passe à l'Office d'information, il faudrait avoir certaines réserves. Je souligne ça au ministre. Il est possible, d'ailleurs, qu'il partage mon opinion et même que ses fonctionnaires partagent cette opinion. J'aimerais avoir son idée.

Il me semble que c'est extrêmement important de ne pas donner un chèque en blanc à l'Office d'information lorsqu'il s'agit de problèmes qui sont surtout connus des officiers du ministère des Transports et Communications, surtout de ceux qui sont compétents dans le domaine de la sécurité routière.

Cela me surprend énormément de voir passer cette chose extrêmement importante à l'Office d'information et je souligne ici ma désapprobation. Si l'on doit le faire, au moins qu'on le fasse à titre d'expérience pour l'année courante.

M. LIZOTTE: Je vais donner une explication. On ne peut pas dire que ça passe à 100%. Tous les renseignements, tout ce qui regarde la technique, la teneur des messages, nous lui fournissons enfin la matière du message.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, sur un message visuel comme à la télévision, ce n'est quand même pas le ministère des Transports et Communications qui va faire le film.

M. LIZOTTE: Nous lui fournissons le matériel et il l'habille. Avant d'être diffusé, c'est soumis à nos officiers qui eux, peuvent faire les corrections avant que la publicité passe.

M. KENNEDY: M. le Président, y a-t-il une partie du budget de l'Office d'information qui est attribué, à ce moment-là, au ministère des Transports et Communications? Il reste quand même un danger que si tous les ministères grugent, cela peut fort bien arriver qu'on n'ait pas grande publicité pour le ministère des Transports et Communications.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et que ce soit d'autres ministères qui l'aient.

M. KENNEDY: Et que ce soit d'autres. Le ministère des Affaires culturelles ou le ministère des Affaires intergouvernementales...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Qui vont se prétendre prioritaires.

M. KENNEDY: ... qui vont faire une publicité et puis la sécurité routière ici au Québec peut-être allons-nous en faire pour le Gabon? De toute façon au Québec nous n'en aurons peut être pas beaucoup. Vous n'avez pas l'assurance que vous avez un montant « X » à dépenser pour la publicité concernant la sécurité routière?

M. LIZOTTE: Le fait est que c'est pris dans un budget global de l'office. Si je vous disais le contraire...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je le comprends.

M. LIZOTTE: Je comprends la remarque.

M. KENNEDY: Cela peut fort bien arriver que d'autres ministères grugent tout le budget de l'Office d'information.

M. LIZOTTE: Je comprends la remarque et Je ne défends pas le système.

M. KENNEDY: Ah, bon!

M. LIZOTTE: Je m'engage à le corriger ou à le faire corriger.

M. VAILLANCOURT: Vous ne savez pas la partie qui est attribuée au ministère des Transports et Communications.

M. LIZOTTE: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, M. le Président, n'y aurait-il pas possibilité, par exemple, que les officiers du ministère des Transports et Communications, à la lumière des besoins dont il est conscient, détermine un certain montant qui devrait être alloué à la publicité éducative, et qu'à ce moment-là, il surveille le travail de l'Office d'information pour que, comme le disait le député de Châteauguay, d'autres ministères qui prétendent avoir des priorités ne viennent pas gruger le

budget qui, normalement, devrait être alloué au ministre des transports et Communications.

Parce qu'il y a quand même un certain montant, qui appartenait au ministère des Transports et Communications, pour cet article de publicité, qui est rendu à l'Office d'information. Il y a un montant d'argent considérable qui est sûrement transféré là.

M. LIZOTTE: Jusqu'à maintenant, nous avons environ \$180,000 ou \$200,000 de projets soumis à l'office. L'an dernier, nous avons eu au-delà de \$200,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A l'Intérieur du ministère?

M. LIZOTTE: Non, à l'information. La campagne du 1 sur 13, c'était là-dedans, en plus de ce que nous avons ici.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En plus de votre ministère. Savez-vous si cette somme a été dépensée en entier?

M. LIZOTTE: C'est la campagne...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: La somme a été dépensée en entier?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Evidemment, je ne répéterai pas ce que J'ai déjà dit sur la campagne de 1 sur 13. Je considérerais que c'était un mauvais système, parce que cela s'éloignait de la vérité. Mais en tout cas...

M. LIZOTTE: On m'apprend que nous aurons des thèmes développés en fonction de chacune des saisons l'an prochain. Le 1 sur 13 est en discussion.

M. VAILLANCOURT: Cela peut être 1 sur 6 l'an prochain.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Selon des statistiques de cette année, cela pourra varier. On sait que, l'an dernier, cela aurait dû être 1 sur 6 environ, si on avait voulu suivre les données.

M. LIZOTTE: Cela pourra faire partie d'une campagne globale, mais avec des sous-thèmes pour chacune des saisons.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: De toute façon, je soumets respectueusement que j'aimerais voir le ministère des Transports et Communi-

cations surveiller de très près l'Office d'Information pour s'assurer qu'un montant considérable lui est accordé pour sa publicité éducative et pour tous les autres points où, justement, le ministère des Transports et des Communications a besoin de publicité.

Par exemple, Je pense bien que, ce que Je soulignais tout à l'heure, c'est-à-dire l'avis dans les journaux, lorsque cela a trait à des changements dans le code de la route. Il appartiendrait à l'Office d'information de l'annoncer. L'on sait ce que cela coûte pour réserver le quart d'une page dans les grands quotidiens des grandes villes. Alors il me semble qu'il faudrait tout de suite souligner, à l'Office d'information, l'importance d'une réserve au budget, pour cet article.

M. LIZOTTE: Nous en avons pris note, tout à l'heure, au sujet de cette publicité dans les journaux.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LIZOTTE: Pour les emblèmes de véhicules à marche lente, c'est précisément ce système que nous prenons à l'heure actuelle.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que l'Office d'information et de publicité vous dit, à l'avance, quel montant du budget total de l'information votre ministère aura à dépenser au cours de l'année financière?

M. LIZOTTE: Non, c'est selon nos projets et nos demandes que...

M. VAILLANCOURT: Cela veut dire que chaque ministère soumet ses projets. Le ministère qui est le plus actif, qui est le mieux organisé pour préparer des projets d'information et de publicité, dépense le montant global le plus vite?

M. LIZOTTE: Pas nécessairement le ministère le plus actif, mais le ministère dans lequel existent les priorités. Je parle de tous les ministères. J'ai l'impression qu'ils commentent par là. Ils doivent commencer par la santé publique.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais qui décide des priorités à l'Office d'information? Est-ce qu'il y a possibilité de savoir? Ce serait intéressant! Est-ce que cela se fait au hasard?

M. LIZOTTE: Je ne le crois pas.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais savez-vous qui décide? Parce que les officiers du ministère doivent être, quand même, en communication avec l'Office d'information en ce moment.

M. LIZOTTE: Je ne peux pas vous dire quels sont ceux qui décident, à ce moment-là.

M. VAILLANCOURT: Mais êtes-vous d'accord pour dire que le ministère de l'Éducation dépense une grande part de ce budget?

M. LIZOTTE: Je ne connais pas la part dépensée par le ministère de l'Éducation. Ce serait vous tromper que de donner une réponse...

M. TREMBLAY (Bourassa): M. le Président, toujours dans la sécurité, j'aimerais poser une question. Est-ce que, M. le Ministre, au ministère des Transports et des Communications, prenez les chauffeurs qui ont, disons, 12 heures de travail de fait... Disons que, dans 12 heures, ils ont conduit de Rivière-du-Loup S Montréal. Est-ce que nous avons un système quelconque qui peut vérifier si les chauffeurs ne conduisent pas 18 ou 20 heures par jour?

Je pose cette question parce que nous sommes toujours dans le domaine de la sécurité.

Est-ce qu'il y a une loi? Est-ce que nous avons des règlements?

M. LIZOTTE: C'est la convention collective qui donne, par exemple, 40 heures par semaine à ces chauffeurs.

M. TREMBLAY (Bourassa): Pourquoi est-ce 50 heures pour les chauffeurs?

M. LIZOTTE: 50 heures? Alors, je m'excuse...

M. TREMBLAY (Bourassa): Mais J'admets qu'ils sont payés en temps supplémentaire après. Est-ce que nous avons des règlements ou une loi quelconque qui dit qu'un chauffeur doit conduire consécutivement tant d'heures?

Est-ce qu'il y a une façon de vérifier cela? C'est toujours en regard de la sécurité que je vous demande cela.

M. LIZOTTE: C'est difficile à vérifier.

M. D'ANJOU: M. le Président, êtes-vous au courant qu'aux États-Unis, à la remarque de M. Tremblay, il y a une loi fédérale qui oblige les

chauffeurs de longue distance, après huit heures, d'arrêter et de se reposer huit heures avant de repartir?

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que nous avons des moyens pour la faire respecter?

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle...

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est le fédéral qui...

M. LIZOTTE: ... je connais quelqu'un de mon comté qui conduit, comme cela, un autobus. Son épouse s'est plainte disant que son mari travaillait trop longtemps et que c'était dangereux. Les mêmes arguments que vous employez. Alors, j'ai demandé de me faire une déclaration assermentée à cet effet. Elle me dit: La petite feuille que vous employez, et que vous apportez, il ne faudrait jamais que cela sorte, sinon il perdrait son emploi. Alors comment voulez-vous procéder quand celui qui est intéressé directement ne veut même pas donner sa preuve?

M. TREMBLAY (Bourassa): Non, mais est-ce que nous...

M. LIZOTTE: Il est difficile d'avoir un contrôle là-dessus, quoique nous ayons cela dans le code de la route — je n'ai pas l'article — mais à tout événement, c'est assez difficile.

M. TREMBLAY (Bourassa): Disons, que nous n'avons pas de...

M. LIZOTTE: Il faudrait faire une enquête dans le cas que je vous cite, et c'est très difficile de faire une enquête.

M. VAILLANCOURT: Les officiers du ministère sont-ils au courant qu'il existe un système dans l'Etat de New York qui oblige le chauffeur à indiquer dans un livre — je ne sais pas comment il s'appelle, aux Etats-Unis on l'appelle le « log-book » — l'heure à laquelle il part, l'heure qu'il arrête, combien de temps il s'est arrêté, ainsi de suite...

M. LIZOTTE: Un bavard.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Comme pour les vols.

M. VAILLANCOURT: Un bavard, et il est obligé d'avoir cela lorsque les officiers de la police l'arrêtent, il est alors obligé de montrer son livre, et si son livre n'est pas complété, il

est mis à l'amende. Je crois que c'est \$20 ou \$25 d'amende.

M. LIZOTTE: Plusieurs grosses compagnies ont actuellement un système identique à ce que vous avez mentionné.

M. VAILLANCOURT: Mais cela n'existe pas obligatoirement ici dans la province de Québec

M. LIZOTTE: Pas obligatoirement, non.

M. TREMBLAY (Bourassa): Il n'est pas respecté au Québec, c'est certain!

M. LIZOTTE: M. le Président, j'aimerais, pour répondre à la question du député, donner un moyen de contrôle que nous pouvons quelquefois utiliser, à la suite d'accidents impliquant un véhicule lourd. Nous pouvons à ce moment-là enquêter comme nous l'avons fait, il y a trois semaines, dans le cas d'un accident impliquant un camion-remorque, pour savoir si l'accident avait été causé par une fatigue due à des heures de conduite supplémentaires chez le chauffeur; alors dans certains cas, nous faisons enquête, parce que nous pouvons supposer qu'il y a eu une fatigue extrême de la part du chauffeur à l'occasion d'un voyage trop long ou d'une conduite prolongée. Ce sont des moyens qui nous permettent dans certains cas...

M. TREMBLAY (Bourassa): Mais dans les enquêtes que vous avez faites, est-ce que vous avez eu des résultats?

M. LIZOTTE: J'ai en mémoire un cas de l'an dernier où, effectivement, il y avait des itinéraires trop chargés pour les chauffeurs. Alors, à ce moment-là, nous rencontrons les dirigeants de la firme de transport et nous leur expliquons les dangers que cela représente et nous leur faisons part des articles du code de la route.

M. TREMBLAY (Bourassa): Une chose que je pourrais vous dire, c'est de vous encourager à faire d'autres enquêtes dans ces cas-là. Je crois que nous aurions beaucoup moins de pertes de vie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, pour ajouter à ce que dit le député de Bourassa, est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité de faire exercer un contrôle par la régie des transports ou d'exiger d'ajouter - je ne sais pas si ça devrait être ajouté au code de la route ou dans

la loi qui régit la régie des transports — l'obligation qui existe dans les provinces américaines et que vous a soulignée également le député de Stanstead de l'utilisation du « log-book ». Est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité d'y songer sérieusement? Si on fait l'enquête après l'accident il est trop tard pour prévenir. Il me semble qu'il y aurait une mesure plus efficace pour prévenir l'accident.

Si le chauffeur se sentait obligé d'inscrire les heures de travail, le propriétaire de la compagnie de la flotte de camions se sentirait vraiment plus intéressé à respecter la loi existante.

M. LIZOTTE: Le seul embêtement là-dedans, c'est la petite entreprise. C'est un système qui coûterait assez cher. Ce serait assez dispendieux.

MME KIRLAND-CASGRAIN: Le système du « log-book »? Je ne vols pas comment, mais en tout cas.

M. LIZOTTE: Le système du bavard. Pour faire installer cela, c'est assez dispendieux. C'est un système automatique, ou, si vous voulez, électronique qui demande une installation particulière. Aux Etat-Unis, l'interstate Commerce Commission a établi cette réglementation.

MME KIRLAND-CASGRAIN: Est-ce que l'Interstate Commission subventionne les...

M. LIZOTTE: Non. Pas à ma connaissance.

MME KIRLAND-CASGRAIN: Non? ils ne reçoivent aucune subvention des Etats?

M. LIZOTTE: C'est une réglementation établie par l'Interstate Commerce Commission et cette réglementation s'étend à tous les Etats américains et à toutes les firmes de transport. Du moins, quasi à tous les Etats américains, de mémoire, Je pense. Le coût d'installation surtout pour une entreprise de deux ou trois véhicules, s'avérerait sûrement assez onéreux.

M. TREMBLAY (Bourassa): M. le Président, cela veut dire, comme nous en parlions hier, avec M. le ministre, que, si on avait des balances — je ne parle pas des balances dans tous les comtés, mais disons, autour de toutes les grandes villes où le transport entre et sort — à ce moment-là, on pourrait, par les balances aussi, avoir un système de contrôle quelconque. Je crois que les balances régleraient plusieurs

problèmes. Je ne veux pas revenir à la journée d'hier, mais cela nous aiderait beaucoup à voir...

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, les compagnies d'assurance ont des enquêteurs. C'est un autre moyen mais Je ne me « couvre » pas avec ça.

M. TREMBLAY (Bourassa): J'admets que ce n'est pas aussi fort que les enquêteurs du gouvernement. Remarquez bien que si vous aviez deux hommes qui feraient le tour de la province et des compagnies de transport, je suis convaincu que vous ne les prendriez pas tous, les culottes en bas mais, par contre, vous en prendriez plusieurs qui diraient: On va se surveiller. C'est ça, la prévention.

M. SEGUIN: Dans le même ordre d'idée, J'ai l'impression, comme citoyen, que notre publicité bâtie ou dirigée vers le citoyen, en fait de sécurité routière, est plutôt une publicité négative.

On semble vouloir fournir constamment des statistiques après les faits. C'est ce dont on a parlé, dans la prévention, tout à l'heure. Je vois assez rarement une publicité concentrée, une publicité intelligente pour la protection du piéton. Je la vois très rarement. Il y a des organisations dans le secteur privé, des grosses compagnies, des associations comme le Royal Automobile Club, CAA, le AAA — non pas la section alcoolique anonyme, mais l'American Automobile Association qui, elle, dépense un montant considérable, à chaque année, pour essayer d'instruire le public sur les mesures de sécurité ou de sûreté à prendre.

Est-ce que le ministère a, à un moment quelconque, dans le passé... Ou nous promettez-vous de rencontrer ces groupes pour essayer de trouver ou d'avoir un consensus d'opinions et de directives au sujet d'une publicité intelligente et expressément dirigée vers l'individu, l'homme de la rue, la personne qui écoute la radio et la télévision, et surtout d'insister auprès des chauffeurs, pour qu'ils aient une conduite dite défensive. On ne pense pas toujours à cette prévention dans la publicité.

M. LIZOTTE: Nous avons un projet conjoint, actuellement, avec la Fédération des Jeunes chambres de commerce de la province, relativement au dernier sujet dont le député de Baldwin a parlé. Relativement à nos contacts avec les différents groupes comme le Royal Automobile Club, le AAA, etc., le Conseil canadien de la sécurité routière, nous sommes en

contact constant avec ces différentes associations, nous avons des journées d'étude et, autant que possible, nous leur faisons part des choses qui ont porté fruit ici dans notre province.

Nous l'avons également des autres provinces et même des Etats américains. C'est la combinaison de tous ces renseignements que nous tâchons de transposer de façon concrète, pour autant que les budgets nous le permettent, évidemment.

M. SEGUIN: C'est qu'à mon avis, M. le Ministre, dans la province de Québec, nous sommes de dix ou quinze ans en retard au point de vue la sécurité. Peut-être ne serez-vous pas d'accord? C'est une constatation personnelle. Par exemple, pourquoi ne pouvons-nous pas, nous, dans la province, au niveau des municipalités surtout, dire aux gens qu'ils ne traversent pas sur les lumières rouges, mais encore instituer un système de traverses pour piétons, l'automobiliste aura reçu non seulement une directive, mais il aura été éduqué en vue de s'arrêter.

Il y a eu des problèmes à Toronto ou ailleurs, lorsqu'on a implanté le système. Cela a duré quelques mois. Mais aujourd'hui, si vous voyagez n'importe où ailleurs dans le Canada ou dans plusieurs Etats aux Etats-Unis, dans l'Ontario et les provinces de l'Ouest, vous n'avez que de l'admiration pour l'attention donnée aux piétons par l'automobiliste. C'est rendu que c'est gênant lorsque nous attendons sur le bord du trottoir et que l'automobiliste arrive à l'intersection et sans qu'il y ait d'affiche, il arrête pour vous laisser passer. On ne semble pas se diriger vers une politique aussi positive que celle-là ici. On essaie de dire: Si vous vous faites frapper, vous pouvez vous faire hospitaliser.

Je pense aussi que, dans l'attention que nous donnerons à la sécurité routière, il faudra aussi penser que plus vous diminuerez les accidentés, plus vous aurez de lits libres dans les hôpitaux. Parce que les services d'urgence, dans tous les hôpitaux, à toutes les fins de semaine, sont remplis d'accidentés de la route.

Alors, nous pouvons épargner d'un autre côté, si nous voulons dépenser un peu plus en publicité et en éducation.

M. LIZOTTE: Le Conseil national de la sécurité routière a lancé une campagne de sécurité du piéton dans le sens un peu dont parle le député de Baldwin. Nous y adhérons, il est évident, à cent pour cent. Dès cet automne, nous mettrons à exécution justement ce plan qui consiste, par exemple, à ce que les cyclistes et les piétons portent, le soir ou la nuit, un papillon

pour M. Tremblay — et un « tag » pour nous — de couleur rouge fluorescente qui permettra d'attirer l'attention de l'automobiliste, lorsque les piétons traverseront les endroits dangereux.

Vous avez le Club automobile de Québec qui organise, également, des campagnes dans les différentes municipalités, des campagnes de sécurité pour les piétons. Nous sommes portés à parler toujours des accidents d'automobile et nous ne parlons jamais des accidents de piétons, c'est pourquoi le piéton semble tellement ignoré.

M. SEGUIN: Nous oublions le piéton, et l'automobiliste, lui-même ou elle-même, est essentiellement un piéton à certains moments.

M. LIZOTTE: Oui.

M. SEGUIN: Alors, la publicité ou l'éducation que nous pouvons faire s'adresse à tout le monde, à partir du berceau jusqu'à la mort.

M. LIZOTTE: Je pense que rappeler ces vérités essentielles, ce n'est pas de trop autour d'une table, surtout à la discussion d'un budget comme celui-là.

M. KENNEDY: M. le Président, le ministre vient de mentionner qu'à l'automne ou au printemps, nous aurons une campagne de publicité ou d'éducation pour les piétons et les cyclistes les incitant à porter des papillons, des bébelles — appelez-les comme vous voudrez — fluorescentes qui vont attirer l'attention de l'automobiliste.

Croyez-vous que c'est tellement pratique, cette affaire-là. Le bonhomme qui s'en va faire une marche le soir, soit sur la route 2 ou 17, pensez-vous qu'il ira se chercher un papillon pour porter autour du bras ou une lumière quelconque. Je ne vols pas le sens ou le côté pratique. Nous ferions mieux de l'éduquer à marcher en sens inverse de la circulation pour qu'il voit venir l'automobile au lieu de lui demander de porter un papillon fluorescent au coude ou au poignet.

M. LIZOTTE: Cela se pratique ailleurs. En Suède, ils ont réussi à réduire le nombre d'accidents de 23% chez les piétons. Maintenant, actuellement, nous commençons avec les jeunes parce qu'il s'agit, en même temps, d'une chose éducative. Nous commençons avec les jeunes pour les éduquer, dans ce sens-là, à la prudence sur nos routes.

C'est un peu l'histoire du bonhomme qui dit: Tu as tourné à gauche et tu n'as pas sorti le bras. L'autre lui a dit: Tu n'as pas vu mon auto, comment me verrais-tu le bras?

Le papillon dont nous parlons à l'heure actuelle, je pense que c'est un peu la même chose. Pour l'automobiliste imprudent qui double et arrive à face à une automobile qui s'en vient à sa rencontre avec deux phares allumés, J'Imagine que ça prendrait plus qu'un papillon!

M. KENNEDY: Je suis bien d'accord...

M. LIZOTTE: C'est un moyen préventif.

M. KENNEDY: C'est un moyen préventif. Mol, où je voulais en venir, c'est d'éduquer les gens, le piéton. Je pense qu'il y a pas mal de gens qui le savent, mais il y en a beaucoup qui ne le savent pas parce qu'on en voit. On doit marcher dans le sens inverse de la circulation.

M. LIZOTTE: C'est dans le code de la route aussi.

M. KENNEDY: Cette publicité-là serait probablement beaucoup plus efficace que la publicité qui demandera aux gens de porter un papillon fluorescent...

M. LIZOTTE: Si vous me permettez. Lorsqu'on a parlé de campagne publicitaire, radio-télévision, disons que ce sont des thèmes qui seront développés lors de la prochaine campagne publicitaire. Lorsque le ministre a mentionné le port du papillon, c'est à la suite d'une campagne à l'échelle nationale, et nous avons organisé, l'an dernier, deux démonstrations auprès des maires et des chefs de police des districts de Québec et de Montréal pour les informer de cette possibilité-là qui est un moyen préventif des accidents chez les piétons.

Surtout à certaines périodes de l'année où la noirceur vient plus à bonne heure...Ce papillon-là, qui est distribué dans plusieurs pays actuellement, a donné des résultats, et le ministre a mentionné la Suède à titre d'exemple où l'expérience a été tentée et contrôlée par des expertises. Les accidents mortels chez les piétons ont été réduits de 23%. C'est donc dire que c'est un moyen préventif assez efficace afin de signaler la présence du piéton le soir ou à la tombée du jour, particulièrement dans les régions rurales. Mais ça prévaut également dans les municipalités et dans les villes puisque ce papillon-là qui, pour l'étudiant, peut être à la manche du veston ou attaché au sac d'école, peut également être placé en dessous des souliers d'une personne qui marche, le soir, sur le bord de la route ou encore pour une dame, sur son sac à main, ou sur le parapluie, etc., ou à l'endos du collet du veston.

Alors, ça peut être appliqué de différentes manières. Disons que c'est un des moyens préventifs pour signaler la présence du piéton. Mais, évidemment. Il reste à la base toute l'éducation du piéton, l'informer des règlements...

M. KENNEDY: D'accord.

M. LIZOTTE: ... et cela fera partie de campagnes particulières.

M. LE PRESIDENT: L'article 6, adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. L'article 7: Véhicules moteurs: achat?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. L'article 8: Véhicules moteurs: entretien et opération. Adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 9: Postes mobiles pour vérification des véhicules moteurs. Adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ici, J'aurais une remarque à faire. Je pense qu'il faut faire un effort encore plus considérable pour enlever de nos routes les voitures défectueuses.

Je remarque qu'il n'y a pas d'augmentation pour la présente année financière. Je comprends qu'il y a déjà de l'équipement qui a été acheté les autres années et qui est encore utilisé. Mais il me semble qu'il y aurait lieu d'agir avec plus de célérité et de concentrer nos efforts ici pour enlever, justement, les voitures défectueuses sur nos routes.

Je pense qu'il n'y a pas suffisamment d'efforts qui se font à l'heure actuelle. J'aimerais qu'on suive l'exemple d'un Etat américain.

En Floride, à l'heure actuelle, pour vous donner un exemple, il y a une loi assez récente qui existe, et toutes les voitures usagées vendues sont inspectées avant la vente. On voyait à l'époque, avant que cette loi soit adoptée, il y avait des annonces comme: « You've got \$50? I have a car ». Alors depuis qu'ils ont introduit cette loi-là, en Floride, c'est une loi assez sévère. On fait l'inspection non seulement des freins, mais d'une foule d'autres points de mécanique de la voiture, et cela réduit énormément le nombre des accidents, en

enlevant des routes de la Floride ces vieilles voitures.

C'est vrai que ce n'est pas populaire lorsque le gouvernement s'immisce dans les affaires privées. Il y a énormément de méfiance et de réticence de la part de certains marchands. Mais il me semble que, s'il y a un endroit où l'on doit prendre ses responsabilités, c'est justement ici, pour le gouvernement et en l'occurrence pour le ministère des Transports.

Il me semble que le ministère a le droit de s'immiscer en exigeant l'examen de toutes les voitures usagées avant leur vente.

M. LIZOTTE: Oui, dès cette année, nous allons exiger, avant l'immatriculation d'une voiture usagée vendue, un certificat de conformité mécanique.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Dis cette année, est-ce qu'on pourrait savoir quand? Est-ce que cela va être par arrêté en conseil qu'on va apporter cette nouvelle exigence?

M. LIZOTTE: C'est une modification au code. Cela va être un amendement qu'il va falloir voter au code de la route.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un amendement qui sera apporté au code de la route.

M. LIZOTTE: Oui, il y a, actuellement, un manuel en préparation.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela ne veut rien dire.

M. LIZOTTE: C'est en relation avec cela. Cela veut dire que nous nous préparons à l'heure actuelle, le manuel S. l'intention des garagistes pour définir les normes, nous nous préparons à l'octroi de ce certificat de conformité mécanique.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'on peut nous donner un exemple? Evidemment il faut que cela passe par la Chambre pour que ce soit adopté là, quand a-t-on l'idée d'apporter cet amendement?

M. LIZOTTE: Le mois exact...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne demande pas des précisions impossibles, mais J'aimerais savoir si c'est au cours de la présente session?

M. LIZOTTE: C'est mon intention. Je pense que Je peux dire que cela passera.

M. LE PRESIDENT: Mais cela, c'est proposé à la commission du code de la route.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela répond à une de mes questions, mais cela ne répond pas à cette diminution des postes mobiles, et qui semble laisser entrevoir le chiffre qui apparaît pour le présent exercice financier. Est-ce qu'il n'était pas?... \$à,700, c'est uniquement pour l'entretien. Est-ce qu'on ne prévoit pas l'achat de nouveaux postes mobiles pour vérification des véhicules? Combien le ministère en a-t-il à l'heure actuelle?

M. LIZOTTE: Il y en a dix: Huit pour les véhicules de promenade et deux « heavy duty » pour les véhicules lourds.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que le ministère considère que ce nombre-là suffit?

M. LIZOTTE: Ma réponse est la suivante: Actuellement, ce sont des expériences qui ont été faites avec ces postes mobiles, et nous sommes en train de compiler les résultats que cela nous a donnés, de façon à organiser un système qui sera certainement plus satisfaisant, soit en augmentant le nombre ou en augmentant le genre de ces postes ou en complétant...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous dites que c'est une expérience, mais c'est une expérience qui est commencée depuis, à ma mémoire, 1964 ou 1963, depuis 1963 même. Je me demande s'il n'y aurait pas lieu, à la lumière de l'expérience des six ou sept années passées, de prendre la décision qui s'impose, soit d'augmenter le nombre de postes mobiles ou de les vendre à d'autres provinces où l'on trouve que c'est utile. Parce qu'en Ontario, on considère que c'est très utile.

M. LIZOTTE: Quand Je parle d'expérience, il s'agit de savoir si c'est le gouvernement qui doit continuer à faire ces inspections ou si nous devons remettre cela à l'entreprise privée.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En Ontario, c'est le gouvernement qui fait le...

M. LIZOTTE: Oui, c'est le gouvernement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, je souligne respectueusement que sur ce point le ministère des Transports et Communications me déçoit énormément. A la lumière des expériences passées, je pense qu'on aurait pu se faire une idée avant, et nous savons que cela a été extrêmement difficile, nous connais-

sons l'expérience commencée avant nous en Ontario et qui a donné d'excellents résultats, à tel point que c'est devenu obligatoire sur les routes. Je me demande s'il n'y aurait pas lieu, dans le prochain exercice financier — il est trop tard pour cette année — de prévoir une augmentation plus considérable. Parce qu'il n'est pas prouvé que l'entreprise privée pourrait mieux réussir dans ce domaine-là, puisque dans les autres provinces, cela n'a pas encore été confié à l'entreprise privée.

Je ne sais pas si M. le ministre prend note de mes remarques, mais il me semble qu'il faudrait absolument augmenter le montant, prévoir un montant plus élevé pour généraliser ces examens.

M. LIZOTTE: J'imagine qu'avec les expériences qui sont faites à l'heure actuelle — je parle seulement de l'expérience technique — ça en prendrait au moins 150.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On ne demande pas d'en acheter 150 cette année; on sait le coût de chacune des unités mobiles. On demande qu'à chaque année il y ait un montant de prévu pour en arriver à avoir un nombre qui suffise à toute la province, à temps plein.

M. LIZOTTE: Avant de se lancer dans l'achat d'un nombre assez considérable, plus considérable que celui que nous avons à l'heure actuelle...,

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'en a pas un seul de prévu, pas l'achat d'un seul!

M. LIZOTTE: C'est à ce moment-là que nous avons eu des suggestions à l'effet de « passer » à l'entreprise privée. J'imagine que nous prendrons une décision assez rapidement, décision qui s'avérera probablement dans le sens de l'entreprise privée. Dans le cas contraire, nous continuerons avec les officiers de notre ministère. A ce moment-là, il faudrait nécessairement augmenter — comme le demande le député de Marguerite Bourgeoy — le nombre qui est insuffisant.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pourrait-on expliciter un peu ce qu'on veut dire par: Si on confiait ça à l'entreprise privée? Pourrait-on nous donner une idée à ce sujet? Qui serait rémunéré et quelles seraient les personnes qui exerceraient ce travail à la place des fonctionnaires du gouvernement?

M. LIZOTTE: Il faudrait autoriser les garages...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A ce moment-là, n'y aurait-il pas une certaine discrimination? Vous ne pouvez pas prendre tous les garages de la province pour faire ce travail.

M. LIZOTTE: En tout ce qui regarde les inspections faites par les garages — je l'ai déjà dit et je le répète — il faudrait qu'il y ait une association des garagistes et que, pour faire partie de cette association, il y ait des normes d'établies. Quelqu'un qui se dit garagiste ferait partie de l'association des garagistes. Il faudrait nécessairement qu'il y ait le nombre de techniciens voulus et certifiés, dans son garage.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais à cause du lien qui existe entre le garagiste et le vendeur d'automobiles, n'y aurait-il pas un danger à confier ce travail au garagiste qui vend des automobiles?

M. LIZOTTE: Je ne vous dis pas...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est parce qu'ils sont concernés...

M. LIZOTTE: ... que je suis en faveur de l'entreprise privée. Ce n'est pas ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne dis pas que les garagistes sont malhonnêtes en général. Je veux dire qu'il y aurait un danger de connivence pour celui qui est et garagiste et vendeur d'automobiles. Je ne suis pas sûre que l'inspection qui pourrait se faire à ce garage serait aussi « full proof » que celle qui serait faite par les fonctionnaires du gouvernement qui ont ça comme tâche unique.

M. LIZOTTE: Evidemment ce sont des projections. Il n'y a aucune décision de prise...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est pour ça que je souligne cette pierre d'achoppement, à mon sens.

UNE VOIX: Je ne suis pas convaincu.

M. LE PRESIDENT: Moi, je vais m'essayer.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

Adopté.

M. PEARSON: Un instant, j'aurais une question.

J'ai l'impression que cet article « la vérification des véhicules » ne sert à pas grand-

choses, parce que ce sont un peu des vérifications genre « spot check ». Les gens qui se plient volontairement à ces inspections sont, en général, des gens qui prennent soin de leur automobile. C'est une suggestion que je veux faire. Je ne sais pas si le ministre va la retenir. Supposons qu'un individu est arrêté par la police et reçoit une contravention parce qu'il a une lumière défectueuse ou un silencieux défectueux, pourquoi ne pourrait-on pas avoir, à ce moment-là, une forme de pénalisation au lieu d'une amende? C'est-à-dire, le forcer à faire inspecter son véhicule parce qu'on a découvert, à un moment donné, qu'il se promenait avec quelque chose de défectueux, au lieu d'avoir un « spot check »? Serait-ce pratique ou est-ce applicable?

M. LIZOTTE: Les policiers ont le pouvoir, actuellement, de les forcer à faire faire la réparation immédiatement.

M. PEARSON: Alors les gens se promèneraient peut-être moins avec des véhicules endommagés s'ils se rendaient compte qu'ils risquent d'être deux ou trois jours, peut-être, sans véhicule tant qu'ils n'auraient pas, disons, passé par l'inspection.

A ce moment-là, cela remplirait un rôle sûrement plus utile que...

M. LIZOTTE: L'arrêté en conseil numéro 1464 est justement à cet effet.

Je comprends que ce n'est pas toujours la pratique courante. On donne plutôt un avis, mais je pense que le ministère de la Justice devrait être informé.

M. PEARSON: Mais si cela devenait généralisé qu'un policier qui arrête quelqu'un, pour quelque chose de sérieux — Je ne parle pas d'une bagatelle — lui dise: Tant que vous n'aurez pas un certificat d'inspection, pour votre véhicule, vous ne pourrez pas circuler avec ce véhicule, les gens y penseraient deux fois avant de se promener avec des véhicules endommagés.

M. LIZOTTE: Les policiers ont ce pouvoir, à l'heure actuelle.

M. PEARSON: Je sais qu'ils l'ont, mais dans l'esprit des gens, ils n'ont pas l'impression qu'ils risquent quelque chose. Il y en a peut-être qui le font, parmi les policiers, et d'autres qui ne le font pas.

M. LIZOTTE: L'an dernier, 70 véhicules ont été mis au rancart, précisément, en vertu

de cet arrêté en conseil, numéro 1464, lors de nos inspections.

M. VAILLANCOURT: Est-ce qu'ils procèdent de la même façon que les inspecteurs des bureaux des examinateurs électriques? Lorsqu'un inspecteur est demandé pour vérifier une prise de courant ou autre chose, si le filage est défectueux, il le condamne et il demande qu'il soit refait à neuf. Est-ce que c'est un peu semblable lorsqu'un officier de police arrête un automobiliste soit avec une lumière défectueuse ou autre chose? S'il voit que l'automobile est en mauvais ordre, m'oblige à faire faire une vérification dans un garage.

M. LIZOTTE: Oui, il peut l'obliger. Cet arrêté en conseil a été fait spécialement pour cela. Il lui donne tous les pouvoirs.

M. VAILLANCOURT: Alors, l'arrêté en conseil oblige?

M. LIZOTTE: Il donne le pouvoir au policier...

M. VAILLANCOURT: Donne le pouvoir au policier d'obliger l'automobiliste à aller faire réparer ou faire inspecter sa voiture.

M. LIZOTTE: C'est cela. Depuis 1967.

M. SEGUIN: Nous aurions peut-être plus foi au système si l'agent de circulation changeait de garage de temps en temps. C'est toujours au même garage.

M. LIZOTTE: En autant que nous sommes concernés, les automobilistes vont au garage de leur choix.

M. SEGUIN: Mais ils sont toujours près d'un garage et ils vont au même garage.

M. LIZOTTE: Ce n'est pas nécessairement nos rampes d'Inspection.

M. SEGUIN: La police provinciale.

M. LIZOTTE: Je sais, à Montmagny, à quel endroit ils nous arrêtent. C'est toujours près d'un garage.

M. VAILLANCOURT: Ils sont toujours à la même place.

M. LIZOTTE: Cela fait plusieurs années que c'est comme cela. Il y en a qui sont à vie!

M. LE PRÉSIDENT: Article 9, adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Article 10.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Article 10: Allocations aux élèves. J'imagine que c'est l'allocation donnée pour former les moniteurs.

M. LE PRÉSIDENT: Article 10, adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je n'ai pas de question, j'ai seulement à féliciter le service de suggérer cela.

M. SEGUIN: Comment fait-on application pour une allocation aux élèves?

UNE VOIX: Ce sont les professeurs des écoles secondaires qui font application.

M. LE PRÉSIDENT: Article 11: Subventions.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté. Est-ce que nous pourrions avoir le détail des subventions, s'il vous plaît?

M. LIZOTTE: Le Conseil canadien de la sécurité routière: \$6,000; la Fédération provinciale cyclo-touriste: \$2,000; Ligue de sécurité de la province de Québec: \$10,000; le Conseil de la sécurité routière de Sherbrooke: \$500; le Club de la sécurité routière Saguenay-Lac-Saint-Jean: \$1,000; la Fédération des jeunes chambres du Canada français: \$2,500.

Le montant total pour l'année: \$22,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je suis satisfaite, Je n'ai pas de question. Est-ce que quelqu'un d'autre a une question?

M. SEGUIN: Qu'est-ce que vous avez là-dedans pour la région de Montréal? Je n'ai pas bien saisi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le Conseil canadien de la sécurité routière, \$6,000.

M. SEGUIN: Le Conseil canadien, oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ligue de sécurité de la province, \$10,000.  
Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Article 12: Autres dépenses.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Autres dépenses. Peut-être qu'on pourrait nous expliquer. Quand je vols autres dépenses, c'est tellement vague.

M. LIZOTTE: Autres dépenses?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Autres dépenses, oui. Est-ce qu'on pourrait nous dire en quoi cela consiste?

M. LIZOTTE: Pour des journaux: \$600; Nettoyage Sanitone Inc.: \$1000; Transport lourd et postes mobiles: \$1000; Cliniques de sécurité et dépenses diverses; \$1000; Honoraires versés à des spécialistes dans nos différents services pour des conférences lors des séminaires: \$2000; Commission des Accidents du Travail et charges de représentation: \$2,400.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pas de question?

UNE VOIX: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Le poste budgétaire 6 est-il adopté?

Adopté.

Poste budgétaire 7: Régie des Transports.

M. TREMBLAY (Bourassa): Excusez-moi, M. le Président. M. le ministre, est-ce que vous aviez commencé pour les pneus — non pas parce que je suis vendeur de pneus — je sais que vous aviez commencé une campagne. Je ne sais pas si vous avez eu un arrêté ministériel quelconque, pour obliger à mettre sur les automobiles et les camions du Québec des pneus de première qualité.

M. LIZOTTE: Oui.

M. TREMBLAY (Bourassa): Dans l'automobile, c'était des « quatre plis », si Je me rappelle bien. Est-ce que vous avez continué cette...

M. LIZOTTE: Oui, un arrêté en conseil a été passé, à peu près à la même date, dans toutes les provinces du Canada, pour qu'il n'y ait pas de « dumping » à un moment donné, et à l'heure actuelle, c'est appliqué.

M. TREMBLAY (Bourassa): Cela continue...

M. LIZOTTE: L'ordre en conseil 1881.

M. TREMBLAY (Bourassa): 1881.

M. LIZOTTE: Exactement.

M. TREMBLAY (Bourassa): Merci beaucoup. Tout ce que je voulais savoir, c'est si cela continuait.

M. PEARSON: Est-ce qu'il y a eu un laps de temps pour ceux qui avaient une certaine quantité de pneus à deux plis, parce que j'ai l'impression qu'il se vend encore des « deux plis »?

M. LIZOTTE: Six mois.

M. PEARSON: Six mois?

M. LIZOTTE: Six mois, oui.

M. PEARSON: Autrement dit, il y a encore des gens qui peuvent en acheter actuellement.

M. LE PRÉSIDENT: Poste budgétaire 7: Régie des Transports. Article 1: Traitements.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que nous pourrions parler de la Régie des Transports en général, M. le Président? Le ministre, à l'occasion de la dernière discussion du budget que nous avons eue, nous avait dit qu'il y aurait une réorganisation à la Régie. J'aimerais savoir de lui en quoi consiste cette réorganisation, au tout début.

M. LIZOTTE: Cette réorganisation devait se faire, avec l'assentiment du premier ministre du temps, M. Johnson, qui devait être présent à cette réorganisation. Alors, avec sa maladie et son décès, nous en sommes restés au stade des bonnes intentions. A l'heure actuelle, j'ai repris ce même travail avec M. Bertrand. Nous espérons qu'il y aura certainement une modification dans les différentes régies.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que vous avez toujours l'idée de former quatre régies: Régies des Transports, des autobus d'écoliers, transport public et des camions à bascule? Est-ce que vous avez encore l'idée de former quatre régies?

M. LIZOTTE: C'est ce que Je pense.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A l'occasion de notre dernière discussion du budget, le ministre nous avait promis que lorsque nous reviendrions ici, nous aurions cette régie addi-

tionnelle pour s'occuper. Je comprends qu'il y ait eu une enquête entre-temps sur le transport des écoliers. De toute façon pour revenir à la Régie des transports...

M. LIZOTTE: M. Johnson nous avait promis de revenir, mais il n'est pas revenu.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je comprends tout cela. M. le Président, Je veux bien accepter les maladies, les décès, nous ne pouvons rien y faire. Mais, il reste que les problèmes demeurent à la Régie des Transports; Je ne veux blâmer personne en particulier, mais nous savons que des études ont été faites — Je sais à l'époque où J'y étais qu'il y avait des études sérieuses, des recommandations ont été faites — nous étions sur le point de les mettre en vigueur lorsqu'il est arrivé ce que l'on sait en 1966. Par la suite, le ministre actuel nous avait promis une réorganisation à la régie.

Je veux bien accepter les causes de décès et de maladie, mais Je considère que le ministère des Transports continue à exister. Le besoin se fait sentir et la demande nous vient, non seulement des avocats qui plaident devant les tribunaux ou devant la Régie des transports, mais surtout des camionneurs et des gens qui sont mêlés de très près au transport et qui se rendent compte de l'inefficacité. Sans blâmer personne en particulier, c'est le système, en général, qui fait défaut à la Régie des transports.

Alors, qu'est-ce que le ministre a l'intention de faire pour corriger ça?

M. LIZOTTE: J'ai l'intention de faire ce que j'ai dit lors de mon dernier budget. J'ai déjà commencé à appliquer les suggestions de réorganisation. A l'heure actuelle nous sommes à en discuter avec le premier ministre. J'espère qu'au cours de l'année lorsque Je reviendrai l'an prochain — si je reviens — à ce moment-là la réorganisation sera faite.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je m'excuse, je n'ai pas saisi toute votre réponse.

M. LIZOTTE: Elle n'est pas tellement longue. Voici. Je vais faire la même chose que j'ai préconisée lors de mon dernier budget, aux explications que J'ai données. Je n'ai rien à ajouter.

Les principes que j'ai énoncés vont demeurer. Actuellement, j'en discute avec M. Bertrand, de façon sérieuse. J'espère qu'au cours de l'année 1969, lors de l'étude du prochain budget, la réorganisation se poursuivra.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le rapport qui a été fait par Woods Gordon est toujours au ministère et les recommandations qui ont été faites, à l'époque, je pense bien qu'elles s'avèrent aussi nécessaires, à l'heure actuelle, qu'elles l'étaient en 1966.

M. LIZOTTE: Je le pense aussi. D'un autre côté, ce qui nous a retardés, également, c'est qu'il y a eu une commission pour étudier le transport écolier. Nous avons eu le rapport, il n'a pas été étudié, mais on en a pris connaissance au conseil des ministres. Nous allons l'étudier, et, après la décision du conseil des ministres, bien à ce moment-là, j'imagine que ce sera le temps de...

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que votre ministère a préparé un rapport sur tout ce que vous désirez, ce que vous aimeriez avoir dans le ministère? Est-ce qu'il y a eu un rapport de fait par votre ministère ou par vous-même, au moins le concret... Parce que j'imagine qu'au conseil des ministres — je ne sais pas, je ne suis pas là, je n'ai jamais siégé et je pense que je n'y siégerai jamais — mais, par contre, est-ce que vous avez une demande concrète de votre ministère à présenter au conseil des ministres?

M. LIZOTTE: Oui, absolument.

M. TREMBLAY (Bourassa): Remarquez bien, j'admets toute votre capacité et toutes vos qualités mais, par contre, il faut que cela soit prêt.

M. LIZOTTE: Sauf en ce qui regarde...

M. TREMBLAY (Bourassa): Si vous arrivez au conseil des ministres avec une béquille, j'imagine qu'ils vont refuser cela, et je crois que c'est essentiel.

M. LIZOTTE: Ah non, j'ai deux bonnes jambes artificielles.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Etant donné que le ministère de l'Éducation est impliqué dans la question du transport scolaire... Si on donne cela comme excuse, pour la réorganisation de la régie, cela peut trader longtemps. J'aimerais bien voir le ministre des Transports et des Communications pousser dans le dos du ministre de l'Éducation — qui a bien d'autres problèmes, en ce moment, avec les grèves tournantes, etc — et insister pour qu'on en vienne à une conclusion quelconque sur cette étude qui a été faite. Parce qu'il ne faudrait quand même pas

retarder indéfiniment la réorganisation de la régie parce qu'on étudie le problème du transport scolaire.

M. LIZOTTE: Je pense que le problème est étudié, à l'heure actuelle, avec...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, je pense au conseil des ministres. Il ne faudrait pas continuer à remettre cela indéfiniment.

M. LIZOTTE: Je pense que nous avons une idée assez générale de la décision qui sera prise. Avec le résumé, comme je vous en ai présenté...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, et je remercie le ministre, d'ailleurs, d'avoir eu la gentillesse de m'en avoir envoyé un.

M. LIZOTTE: ... que j'ai soumis, un résumé assez bien fait d'ailleurs. Je pense que les ministres n'ont pas besoin de lire tout le rapport pour savoir de quoi il s'agit. On peut prendre une décision à partir du résumé de ce rapport-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, je pense bien que si le ministre des Transports et des Communications n'a pas objection, dans les semaines et les mois à venir, on reviendra à la charge, en Chambre, assez souvent, pour demander s'il y a eu une décision de prise au sujet du rapport qui est devant le conseil des ministres sur le transport scolaire.

M. LIZOTTE: Au contraire, je suis en faveur de tout ce qui peut aiguillonner et aider le ministre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Merci.

M. FOURNIER: En attendant que se fasse la réorganisation, dont parle le ministre, est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de faire certaines améliorations qui ne demandent pas une réorganisation totale?

Par exemple, je pense à ceci. La Régie des transports a son siège à Montréal et à Québec. Mais, dans le reste de la province, où sont des districts intéressés nécessairement à la circulation et aux permis, est-ce qu'il n'y a pas moyen que la régie — et je vois que le montant des dépenses de voyage est à peu près le même — choisisse les dates fixes, tant de séances par année, dans les différentes régions de la province? Nous sommes toujours des régions ignorées. Par exemple, si je posais la question; Combien de fois la régie a-t-elle siégé

à Hull? Je crois qu'elle n'a pas siégé l'an dernier. Elle a peut-être siégé une fois, il y a deux ans. C'est un problème coûteux pour ceux qui font des demandes et les questions de preuves, etc. Ce qui arrive présentement — et ce qui n'est pas bon à mon sens, — c'est que les demandes des différentes régions sont centralisées et sont entendues à Montréal. Parlant pour ma paroisse, je dis ceci: Avec cette situation, vous nolisez comme représentants et comme opposants les gens de Montréal. Ceux du reste de la province et des autres régions ne participent pas, et ne reçoivent pas les emplois comme les avocats qui se présentent devant la régie.

Je me demande s'il n'y aurait pas moyen d'améliorer, au moins dans ce sens-là, en disant à la régie: Vous allez tenir, durant le mois de mars, durant le mois de novembre, à date fixe, des séances dans les régions. Pour ce faire, il faut augmenter les dépenses de \$15,000.

Je crois que cela ne représente pas beaucoup de voyages à travers la province. Si le ministre considère que les artères routières se trouvent en dehors de Montréal, il devrait donner une chance, au moins, aux régions d'être entendues sur leur demande, à moins qu'on veuille tout centraliser à Montréal. Je ne crois pas que ce soit l'intention du ministre.

M. LIZOTTE: Non, je ne l'imagine pas. Nous avons eu un grand total de 151 jours dans neuf localités l'an dernier. Montréal 91, Sherbrooke 3, Trois-Rivières 2, Hull 1, Québec 48, Chicoutimi 2, Baie-Comeau 1, Sainte-Anne-des-Monts 2 et Percé une journée. J'admets l'argument du député. Seulement, je me demande s'il serait sage de déterminer un nombre fixe de journées. Assez souvent, dans un endroit, cela prendrait plus de deux jours ou plus de dix jours, tout dépend du nombre des causes. Mais je suis d'avis que nous devrions augmenter, relativement au nombre des causes, bien entendu, la présence des commissaires dans les différents grands centres. Je parle de Hull, de Baie-Comeau, enfin...

M. FOURNIER: Le ministre me donne des journées des séances tenues à Trois-Rivières, Hull ou Sherbrooke. Mais je ne crois pas que cela donne l'idée juste du problème. Si nous regardions sur la liste des causes entendues, ou plutôt de demandes faites, nous verrions qu'on prend les demandes de Hull et on les fait entendre à Montréal. Ce sont les statistiques qui ne présentent pas le problème sous son vrai jour.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Prési-

dent, j'aimerais souligner ici que celui qui parle, le député de Gatineau, est un ancien bâtonnier de sa région. Alors s'il y en a un qui connaît le problème, c'est bien celui-là. Il me semble que...

M. LIZOTTE: Je l'écoute, d'ailleurs, assez attentivement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, je ne fais pas de reproche au ministre, mais je veux dire qu'ayant été bâtonnier de sa région et plaidant régulièrement devant les tribunaux de cette région, il connaît...

M. FOURNIER: Et même devant la Régie des Transports.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et même devant la Régie des transports, ce que je n'ai jamais fait, il connaît très bien le problème et il se rend compte de l'injustice, parce que cette région n'est vraiment pas desservie par la Régie des transports comme elle devrait l'être.

M. FOURNIER: Je dois dire au ministre, que chaque fois que la régie a siégé à Hull, vous avez eu des salles combles. Ces audiences demandent toujours beaucoup de témoins lorsqu'elles sont tenues régulièrement. Si vous prenez des témoins et les faites voyager jusqu'à Montréal sur deux ou trois cent milles, cela occasionne des dépenses assez considérables.

Je me demande si le ministre n'analyserait pas cette question pour voir s'il n'y a pas moyen d'améliorer quelque peu la situation.

M. LIZOTTE: Je vais prendre une note relativement à la demande du député et je suis prêt à accorder toute mon attention, pas seulement un vœu pieux.

M. TREMBLAY (Bourassa): J'avais aussi une demande à faire au ministre. Je crois qu'après de la Régie des transports, à l'heure actuelle, nous n'avons jamais un jeune homme dans la province — quand je dis un jeune homme, vous allez prendre un homme de 25 ans — qui peut rivaliser avec les compagnies. Il arrive à la Régie des transports et les grosses compagnies de transport s'amènent là avec deux ou trois avocats et encore là, le jeune homme qui veut se bâtir quelque chose est refusé à chaque fois.

Remarquez bien que je ne vous blâme pas, monsieur le ministre. Je sais que c'est un juge, je sais tout cela; mais je trouve très malheureux

la démocratie que nous prêchons toujours à travers la province, et que je suis pour. Mais, par contre, je vois mal que si une compagnie — prenez la compagnie Catelli, par exemple — veut avoir quelqu'un qui est capable de lui donner le service de transport, et c'est un jeune homme qui veut faire quelque chose, il s'amène à la Régie des transports, il n'a peut-être pas les moyens d'avoir trois ou quatre avocats, il en a un — je ne dirais pas que c'est le moins bon, mais peut-être le moins coûteux — mais il est refusé à chaque fois. Je crois que nous devrions immédiatement...

Prenez pour le ciment en vrac, la poudre, c'est la même chose. A Montréal, n'essayez pas, monsieur le ministre, si vous avez un fils qui veut faire le transport du ciment pour Canada Cement. Même si la Canada Cement voulait l'employer, il est refusé à chaque fois. C'est Soulages Cartage.

Je crois que nous devrions être un peu plus flexible.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y a une chasse gardée à la Régie des transports et Je dois dire...

M. TREMBLAY (Bourassa): On refuse des fois... Je ne veux pas...

M. LIZOTTE: Je suis d'avis qu'il y a un système... D'ailleurs, j'ai déjà donné mon opinion...

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui, oui.

M. LIZOTTE: ... je ne veux pas être désagréable. Quand on donne notre opinion, on a l'air de frapper les membres.

M. TREMBLAY (Bourassa): Non, non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non. C'est vrai pour les gouvernements qui se sont succédé.

M. LIZOTTE: Il y a un système déplaisant et désagréable dont il faut se débarrasser. Je suis le premier à le désirer et...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est pour cela que ça prendrait...

M. TREMBLAY (Bourassa): Même, comme le député de Marguerite-Bourgeoys le disait tout à l'heure: Il y a beaucoup que nous pourrions faire. Je crois que nous devrions nous réunir plus souvent en comité et, avec vous, M. le Mi-

nistre, pour en arriver à une solution, pour donner la chance aux coureurs... Comme c'est là, il n'y a Jamais personne.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est que nous avons les études faites pour la réorganisation. Nous avons seulement à mettre en pratique les recommandations, et elles ne sont pas tellement coûteuses parce qu'habituellement, ce qui arrête les réorganisations, c'est le ministre des Finances. Mais là, justement, si nous suivons les recommandations de Woods Gordon, elles ne sont pas coûteuses. Alors, il n'y a pas de doute qu'à la régie, comme le ministre lui-même le disait, sans vouloir viser personne, il y a une chasse gardée. Il y a certains avocats qui ont du succès à la régie, il y en a d'autres qui n'en ont pas. Avec le résultat qu'ils ne retournent plus. Ce sont toujours les mêmes qui plaident là. Ce sont toujours les mêmes qui obtiennent des permis, et ce sont toujours les mêmes qui s'en voient refusés.

Bien souvent, les petits qui essaient de commencer, comme le disait le député de Bourassa, une industrie qui a tout ce qu'il faut, qui ont le « know how », ayant été même camionneurs, qui ont fait des études; bien, ils ne réussissent pas, justement parce qu'ils n'ont pas le pouvoir monétaire ou la force politique de leur côté.

M. LIZOTTE: J'ai l'impression que, dans quelques années, tout le transport va appartenir à la même compagnie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, c'est justement ça qu'il faudrait...

M. TREMBLAY (Bourassa): C'est dangereux ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... prévenir.

M. LIZOTTE: C'est là-dedans que je travaille à l'heure actuelle.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous êtes d'accord avec moi que c'est dangereux?

M. LIZOTTE: Absolument. Vous le saviez avant la séance aussi.

M. TREMBLAY (Bourassa): Non, c'est pour cela que je vous en parle. Je ne vous en blâme pas. Je sais que c'est difficile là-dedans.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi,...

M. TREMBLAY (Bourassa): Je me contente

de vous l'entendre dire. On devrait se réunir et faire un travail quelconque.

M. VAILLANCOURT: Pour la réorganisation du ministère des Transports, il va falloir...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: De la régie.

M. LIZOTTE: De la régie.

M. VAILLANCOURT: ... que la Loi de la Régie des Transports soit amendée?

M. LIZOTTE: Bien c'est-à-dire, il va falloir pratiquement l'annuler et en former une autre.

M. VAILLANCOURT: Pensez-vous avoir le temps de la préparer—

M. LIZOTTE: Oui.

M. VAILLANCOURT: ... pour la présentera cette session-ci?

M. LIZOTTE: Avec les travaux que nous avons à l'heure actuelle, je pense que cela ne sera pas tellement difficile de la préparer, si la session peut durer le moins possible.

M. VAILLANCOURT: Elle va durer certainement jusqu'au mois de juin?

M. LIZOTTE: Oui.

M. SEGUIN: Quels sont les membres, M. le Ministre, ou les régisseurs du ministère?

M. LIZOTTE: Le président, c'est le juge Pierre Roger.

M. SEGUIN: Pierre Roger?

M. LIZOTTE: Oui. Le vice-président, Gustave Saint-Jacques; et, parmi les régisseurs, vous avez MM. André Houde, Paul Brien, Léo Bureau et. Guy Dallaire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce sont les mêmes régisseurs qu'il y avait auparavant?

M. LIZOTTE: Oui.

M. SEGUIN: Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors sur les articles 1, 2 et 3, soit traitements, frais de

voyage et frais de bureau, je n'ai pas de question. Je ne sais pas si mes collègues auraient des questions.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. SEGUIN: Dans le cas des frais de bureau, il y a une augmentation assez considérable. Est-ce qu'on pourrait justifier, en peu de mots — je ne veux pas avoir plus de détails — parce qu'on a augmenté le nombre d'employés de un, seulement,

M. LIZOTTE: Pour donner un meilleur service aux détenteurs de permis de la régie et pour éviter les erreurs de travail de bureau, voire même quelques cas judiciaires, la régie veut inaugurer pour 1969-1970, un système d'avis bimensuel, lesquels seront transmis à 4,000 détenteurs de permis. Ce service a pour but principal de voir à ce que tous les détenteurs soient mis au courant des nouvelles demandes ou des demandes de modification ou de transfert de permis, de sorte qu'ils puissent faire parvenir à la régie leurs objections lorsqu'ils jugeront que ces demandes lèsent leurs droits.

Avec ce nouveau système, tous les détenteurs auront été avisés. Il ne se présentera plus de réouverture d'audience publique avec dépenses additionnelles pour frais d'avocats et également pour frais de déplacement des témoins. C'est la raison...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, je remercie le député de Baldwin d'avoir posé la question, parce que ça soulève tout un point qu'on venait de traiter. Je pense que ce serait beaucoup plus important d'avoir un avis dans les journaux que d'aviser tous les détenteurs de permis.

Tous les détenteurs de permis ont un intérêt, c'est qu'il n'y ait pas de compétiteurs dans leur champ d'action. Vous leur facilitez tout simplement la voie, et vous empêchez d'autres personnes, qui aimeraient entrer dans l'industrie du camionnage, de pouvoir obtenir un permis. Parce que c'est évident qu'il va y avoir de nombreux protestataires!

M. LIZOTTE: A un moment donné, vous avez un petit propriétaire qui possède un permis, qui n'a pas tout le système de coupures qu'ils ont dans les grands bureaux de compagnies comme Smith Transport et les autres, qui, lui, conduit assez souvent son propre camion. J'imagine que les avis qui passent dans les journaux cela peut lui passer 100 pieds par dessus la tête. Tandis que s'il reçoit un avis par la poste, dans le sys-

tème des avis bi-mensuels, pour lui et pour les autres aussi, cela serait plus juste. On peut dire: Cela a paru dans les journaux, mais je pense que cela rendrait plus de services.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si cela coûte aussi cher qu'il le semble, ce n'est pas sûr que cela rende un aussi bon service qu'on le prétend. Parce que ce qu'on reproche, c'est que, quand quelqu'un arrive pour demander un permis, il y ait dix protestataires parce qu'ils prétendent que cela lèse leurs droits acquis.

M. SEGUIN: Dans les deux systèmes, nous sommes présentement à « trois », et, si l'on me permet de prendre « quatre » en même temps, je vois une augmentation de...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah quatre! J'étais pour en parler.

M. SEGUIN: ... de \$60,000. M. le Ministre, vous me dites que pour les \$60,000 de différence, on enverra un avis bi-mensuel. J'aimerais avoir plus de détails sur cette dépense additionnelle de \$60,000. Cela doit inclure plus que l'envoi d'un avis bi-mensuel.

M. LIZOTTE: Vous êtes à l'article?...

M. SEGUIN: C'est parce que je combinais les deux, M. le ministre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aurais une remarque dans ce sens-là.

M. KENNEDY: M. le Président, M. le ministre a avancé, tout à l'heure, qu'il y avait environ quatre mille détenteurs de permis. Est-ce que vous avez des statistiques disponibles, à savoir quel est le nombre de permis qui sont émis? Ce sont des permis morts, le gars a un permis et il ne l'exploite pas.

M. LIZOTTE: Vous avez environ 200 permis par année.

M. KENNEDY: Cela crée des préjudices à certaines gens. Dans une localité, il peut y avoir un type qui lance une industrie de transport et qui devient assez florissante. Alors, il y a deux ou trois permis morts. A un moment donné, une grosse compagnie comme Smith Transport, Maislin Brothers, Reliable Transport arrivent et font revivre un permis qui était mort depuis trois ou quatre ans. Si le propriétaire simule l'opération pendant six ou huit mois, il va à la régie et demande le transfert. Ce qui arrive,

c'est qu'il prend la crème, il prend le gros transport, ce qui est payant. Le gars qui a un commerce local, qui a travaillé de grippe et de grappe pour bâtir l'entreprise, reste avec le minimum.

M. LIZOTTE: Si la compagnie qui achète les permis dont vous parlez ne fait pas la preuve que les permis soient en exploitation...

M. KENNEDY: Oui, mais qu'est-ce qui se passe, c'est que le propriétaire, par exemple, le Dr Fernand Lizotte qui est propriétaire d'un permis. Alors Smith Transport ou Maislin Brothers vont le voir, pendant six mois ou huit mois, ils vont vous faire opérer le permis sous le nom de Fernand Lizotte, et ils vont arriver à la régie avec plusieurs factures longues comme cela, de « way bills » de « bills of lading ». Ensuite, ils vont dire: C'est un permis existant. J'ai vu le cas moi-même. C'est la méthode qui a été prise. Si nous avions une méthode pour éliminer ces permis-là, du moment qu'ils ne sont pas exploités, qu'on les annule!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y a aussi le cas de fusion de compagnies...

M. KENNEDY: Moins...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... mais les gens ont l'impression que cela existe encore les permis de se fusionner.

M. KENNEDY: J'ai un cas en mémoire: Le bonhomme était un cultivateur, il avait un permis. Cela faisait 25 ans qu'il ne l'exploitait pas. Il transportait trois ou quatre vaches en ville dans l'année. Une compagnie de transport est arrivée et lui a dit: Nous allons mettre un homme sur le camion, nous allons opérer un service régulier et quotidien entre Montréal et l'endroit. Au bout de six mois, ils sont arrivés à la régie avec plusieurs « way bills » au nom de M. Untel qui faisait le transport pour différentes personnes,

M. LIZOTTE: Cela ne relève pas du système.

M. KENNEDY: Les permis qui traînent ne sont pas exploités.

M. LIZOTTE: C'est un gars qui fait une infraction. Vous avez le service d'information à la régie, qui est assez efficace.

M. KENNEDY: Ce sont des permis qui traitent qui causent ça.

M. LIZOTTE: Alors quand le service d'information rapporte à la régie que tel permis n'est pas exploité alors, immédiatement, on le supprime.

M. KENNEDY: Remarquez bien que je ne blâme pas les régisseurs à ce moment-là parce qu'eux sont devant des faits et ils ont des preuves comme quoi le permis est en vigueur. Ils ne peuvent pas savoir si c'est la personne qui l'exerce ou si c'est quelqu'un mandaté par Maislin Brothers ou Reliable Transport ou Finch ou n'importe qui. Ils ont la preuve que le permis est utilisable. Alors, ce n'est préjudiciable à personne, à ce moment-là, s'il est transféré.

M. LIZOTTE: Je n'ai pas l'impression que ça se fasse de façon régulière, j'ai plutôt l'impression...

M. KENNEDY: Peut-être pas de façon systématique, mais ça se fait quand même.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y aurait peut-être lieu de donner des instructions à la régie dans ce sens, parce que c'est un geste administratif. Il n'est pas question de leur dire quoi faire.

M. LIZOTTE: Nous en prenons note.

M. LE PRESIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, si...

M. SEGUIN: Pour en revenir à ma question, je n'ai pas eu de réponse; c'est parce que si ça revient au-delà de \$10 ou \$11 par annonce, il doit y avoir autres choses dans les \$60,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si on prend les articles 3 et 4 ensemble, on se rend compte que c'est une augmentation de \$33,000. Cela me paraît être des choses qui sont assez proches parents: frais de bureau, matériel, articles de bureau, impressions et abonnements. Je ne comprends pas pourquoi on a séparé les articles 3 et 4.

M. LIZOTTE: Je vais tâcher de vous donner des explications. Vous avez la location d'une assembleuse...

A l'article 3, vous avez une augmentation pour les frais de postes, \$6,700.

M. SEGUIN: \$6,700.

M. LIZOTTE: \$6,700 c'est la majeure partie de la différence, pour les avis bi-mensuels.

M. SEGUIN: Alors il reste \$3,300.

M. LIZOTTE: \$3,000 ce qui est la progression normale. \$737.77 par mois c'est la location: assembleuse, brocheuse, plieuse, et une inséreuse. Dans la papeterie ou l'impression...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour l'abonnement, je comprendrais que la régie des Transports ait une bibliothèque et qu'elle achète des livres qui peuvent être utiles aux régisseurs, mais je me demande « abonnement » qu'est-ce que c'est?

M. LIZOTTE: Nous n'avons que \$500 pour les abonnements.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Seulement que \$500. Avez-vous un montant de prévu pour de la documentation, par exemple, dans le domaine du transport?

M. LIZOTTE: Eh bien, je crois qu'on se sert plutôt de la bibliothèque du ministère dans ce cas.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: La bibliothèque du ministère des Transports et Communications? Oui, mais cette bibliothèque n'est-elle pas à Québec? Vous siégez à Montréal plus souvent qu'autrement.

M. LIZOTTE: Ils se documentent avant de partir.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, moi je demande une réponse sérieuse.

M. LIZOTTE: Ne croyez pas que lorsqu'ils siègent sur le banc ils consultent des paquets de livres.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'est pas besoin de faire des images comme ça, nous savons parfaitement que n'importe quel avocat ou juge qui siège va se renseigner en dehors du moment de l'audition.

M. LIZOTTE: C'est notre réponse.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Seulement ce que nous ne comprenons pas, c'est cette augmentation considérable d'abord dans l'article

3 et, ensuite, dans l'article 4. L'article 4 en particulier.

M. LIZOTTE: \$42,300 pour ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Parce que vous nous dites qu'il n'y a pas encore eu réorganisation.

Il y a un employé de plus, il n'y a pas de réorganisation et il y a une augmentation.

M. LIZOTTE: Là-dedans, vous avez les montants pour la mécanographie, également pour la papeterie, on doit imprimer les ordonnances et tout cela. Nous avons toute une liste ici: étiquettes gommées, enveloppes brunes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous en achetez des étiquettes gommées pour la différence...

M. LIZOTTE: C'est parce qu'à l'heure actuelle, nous préparons toutes les ordonnances. Lorsqu'il y a des modifications d'ordonnance, nous les faisons nous-mêmes à la Régie des transports. Le personnel les fait. Anciennement, nous les faisons imprimer.

M. VAILLANCOURT: C'est pour cela que c'est plus cher que les années passées?

M. LIZOTTE: Cela ne coûte pas plus cher, mais à cet article, nos chiffres sont plus élevés.

M. VAILLANCOURT: C'est parce qu'il y a eu des changements de montants...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est parce qu'ici, on disait qu'on avait commencé la réorganisation de la régie, mais de l'avis même du ministre, cela n'est pas commencé. Et ici, on arrive avec une augmentation considérable. Je veux bien accepter des réponses, mais seulement ce sont des réponses, à mon sens, qui ne se justifient pas dans les faits.

M. LIZOTTE: On peut mettre des systèmes nouveaux en application ou des améliorations à l'ancien système.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si c'est pour coûter tellement plus cher, je ne sais pas quelle amélioration cela apportera.

M. LIZOTTE: Sur le \$33,000, vous avez \$22,000 pour l'avis bimensuel.

M. SEGUIN: A \$4,000 le permis?

M. LIZOTTE: Les \$4,000 sont pour le camionnage.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que cela a été fait à la demande de l'Association des camionneurs?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Une demande formelle?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Dans un mémoire? C'est drôle, Je n'ai pas mémoire de cela du tout. J'ai lu les différents mémoires qui ont été préparés par l'Association des camionneurs, mais je ne me souviens pas qu'ils aient...

M. LIZOTTE: Cela a été demandé à leur séminaire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela n'a pas été demandé par écrit dans leur mémoire?

M. LIZOTTE: C'est le mémoire du séminaire, mais ce n'est pas le mémoire annuel.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce n'est pas le mémoire qui a été présenté au ministère?

M. LIZOTTE: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors c'est un peu de zèle que la régie a fait à ce moment-là.

M. SEGUIN: L'amélioration qui existera ce sera le fait que l'on enverra, d'une façon bimensuelle les 4,000 avis aux camionneurs.

M. LIZOTTE: Oui.

M. SEGUIN: Alors, cela représente...

M. LIZOTTE: C'est \$22,000.

M. SEGUIN: Oui, mais si je prends tout, puisqu'il y a juste un employé supplémentaire, et si je prends le budget de dépenses de la Régie des transports, cela voudrait dire que, de fait, exception faite du salaire d'un individu, cela coûtera à peu près \$109,000 de plus pour opérer la régie cette année que les autres années.

On me dit qu'il n'y a pas de restructuration de faite et que peut-être au prochain budget, on pourra faire des recommandations au sujet de changements.

Donc, en somme c'est le statu quo avec certaines améliorations, pour l'exercice 1969-1970, en autant que la Régie est concernée.

M. LIZOTTE: Oui.

M. SEGUIN: Je prends le budget de la Régie y compris les augmentations, et le montant total donne \$702,000 contre \$593,000. Je regarde à la question de salaires, je vois qu'il y a un employé de plus que l'an dernier; le ministre dit que les changements ne sont pas faits, mais que cette année, on enverra des avis. Alors, est-ce que le fait d'envoyer ces 4,000 avis deux fois par mois aux 4,000 camionneurs coûtera à la Régie un montant supplémentaire total de \$109,000?

M. LIZOTTE: Non, vous avez les augmentations de salaire là-dedans. Là, vous prenez une...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Quel montant?

M. SEGUIN: ... y compris les salaires et les avis. Four les salaires on a une augmentation de \$60,000?

M. LIZOTTE: \$60,000.

M. SEGUIN: Et puis vous me dites que les avis coûteront...

M. LIZOTTE: \$22,000.

M. SEGUIN: \$22,000.

M. LIZOTTE: Alors, cela fait \$70,000. Il y a \$55,000 en salaires.

M. SEGUIN: \$55,000.

M. LIZOTTE: Vous avez \$14,000 pour le traitement électronique des données à l'article à.

M. SEGUIN: U doit y avoir un gros article qu'on ne mentionne pas ici.

Il y a \$14,000 de plus pour le traitement électronique des données.

M. VAILLANCOURT: Qui n'existait pas l'an dernier.

M. SEGUIN: Qui n'existait pas. Alors, il y a \$14,000 de plus au point de vue traitement électronique.

Bon, eh bien, cela s'ajuste un peu plus, je vois où il y a l'augmentation.

M. VAILLANCOURT: L'augmentation en réa-

lité, c'est — le bulletin est bimensuel — \$14,000 pour l'électronique, et les salaires.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un employé de plus.

M. VAILLANCOURT: Un employé de plus.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Qui est le nouvel employé?

M. LIZOTTE: C'est une mutation.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah, c'est une mutation. Est-ce que nous pourrions avoir son nom?

M. LIZOTTE: M. Phaneuf.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. Phaneuf. Il a été muté de quel service à quel service?

M. LIZOTTE: Du Bureau des expropriations.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Du Bureau des expropriations à la Régie des Transports de Montréal. Quelle était la fonction de M. Phaneuf au Bureau des Services publics?

M. LIZOTTE: Au Bureau des expropriations.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Quelle y était la fonction de M. Phaneuf?

M. LIZOTTE: Greffier.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Greffier. Est-ce que c'est vous...

C'est parce que je remarque, M. le Président, qu'il y a au moins un, de vos officiers ici, ou peut-être deux de la Régie des transports que nous n'avons pas vus à l'occasion de la dernière discussion sur le budget. Peut-être que vous pourriez nous les présenter, pour que dorénavant nous les connaissions et que nous connaissions également leur fonction.

M. LIZOTTE: Emmanuel Boutin, agent de la gestion financière.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LIZOTTE: Georges-Henri Bélanger, secrétaire de la Régie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous vous connaissions déjà, M. Bélanger. Il nous fait plaisir de vous revoir.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

Poste budgétaire 7...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... entre comptables, on a l'air à se concerter.

M. LE PRÉSIDENT: ... adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Articles 1, 2, 3, 4, à et 6 adoptés?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Le poste budgétaire 7 est-il adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Poste budgétaire 8, Régie des services publics.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, Je ne répéterai pas les remarques que j'ai faites l'an dernier, qui étaient assez longues mais qui étaient quand même des suggestions positives, et le ministre s'en souviendra sûrement. De toute façon, c'est inscrit au Journal des Débats. Parmi les suggestions qui avaient été faites par nous, de ce côté-ci de la table, c'est qu'à cause du nombre de cas en suspens à la Régie des services publics, on avait suggéré que l'on fasse un changement administratif et qu'il y ait une procédure par laquelle la Régie des services publics puisse rendre des jugements non motivés, de la même façon que cela procède actuellement au Bureau des expropriations de Montréal, pour pouvoir donner plus de satisfaction au public. Le ministre se souviendra sûrement des remarques que j'avais faites l'an dernier. Est-ce qu'on a étudié la possibilité de ce changement?

M. LIZOTTE: Nous avons étudié la possibilité. Moi-même, j'ai donné des instructions à cet effet.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, en fait je ne crois pas que le chaos qui existait soit changé. Combien y a-t-il de cas en suspens à l'heure actuelle à la Régie des services publics?

M. LIZOTTE: Le 30 Juin, 1,688.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Au 30 juin 1968, 1,688?

M. LIZOTTE: Au 1er juillet 1968.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui. Alors qu'au bureau des expropriations de Montréal, je ne crois pas qu'il y ait plusieurs cas en suspens. Nous ne sommes pas encore rendus à cet article-là, mais j'aimerais voir la comparaison. Au bureau des expropriations de Montréal, combien y a-t-il de cas en suspens? Pour comparer l'efficacité, remarquez que je ne mets pas en cause les employés, les fonctionnaires d'une régie et de l'autre. C'est seulement le système qui est différent et qui, à mon sens, rend beaucoup plus de services à la population et aux gens appelés devant ces régies.

M. LIZOTTE: Le bureau des expropriations n'a pas fait de rapport encore.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le bureau des expropriations de Montréal? Est-ce qu'il y a ici un représentant du bureau des expropriations de Montréal?

M. LIZOTTE: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais j'ai bien l'impression qu'il n'y a presque pas de causes en suspens, à cause du fait qu'il n'y a pas de Jugement motivé à cet endroit-là. Mais, j'aimerais quand même avoir une réponse du ministre sur cette suggestion que j'avais faite l'an dernier.

M. LOUBIER: Parce que ce n'est pas clair, cette affaire-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aimerais en effet que cela soit plus clair.

M. LIZOTTE: Ma réponse est la suivante. J'ai dit tout à l'heure que j'avais pris note des recommandations, l'an dernier, et que j'avais donné des instructions à cet effet. Je pense qu'il y a une bonne amélioration.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'admire la bonne volonté du ministre et j'aime bien l'entendre dire qu'il a donné des instructions dans ce sens-là, mais l'amélioration, je ne la vois pas. Elle n'est pas évidente et on n'a tout de même pas accepté de changer le système. Je pense qu'il n'y a pas un député à l'Assemblée nationale qui n'ait pas reçu des plaintes de ses électeurs, des deux côtés de la Chambre, à l'effet qu'il y a encore une cause en suspens devant la régie des services publics...

M. LIZOTTE: Il y a des avocats qui préten-

dent qu'il faudrait amender le code de procédure civile.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous ne sommes pas ici pour discuter de cela. C'est vrai que l'on prétend cela, et je le prétends aussi. Quand on discutera des crédits du ministère de la Justice... Mais là, en ce moment, on discute de ce qui concerne les régies et le ministère des Transports et Communications en particulier.

M. LIZOTTE: Alors le code de procédure civile n'ayant pas été amendé, il est évident qu'on ne peut pas donner suite...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Bien, c'est-à-dire qu'il y en a eu quelques-uns, il y a eu le bill 16, entre autres — Je ne voudrais pas laisser passer la remarque, sans réponse — mais pour revenir à la Régie des services publics, parce que c'est ce que nous étudions en ce moment...

M. LIZOTTE: Je n'ai pas d'autre réponse à donner. Je ne peux pas être plus complet que cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, on continue les mêmes systèmes et les mêmes délais.

Je n'ai pas de félicitations à adresser au ministre.

M. LIZOTTE: Je ne suis pas ici pour cela non plus.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, mais seulement, vous devriez essayer d'en obtenir pour donner un meilleur service à la population québécoise. J'aurais plutôt des blâmes à faire. D'ailleurs, M. le Président...

M. LIZOTTE: Autrefois, il y avait beaucoup plus de dossiers qui entraient qu'il n'y en avait qui sortaient.

A l'heure actuelle, il en sort beaucoup plus que...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je comprends, parce qu'il y a tellement peu d'expropriations maintenant, tellement peu de construction de routes et de ponts que...

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, au 1er juillet, nous avons 486 dossiers.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, je m'excuse, M. le Président.

M. VAILLANCOURT: Est-ce qu'il sort beaucoup plus de dossiers qu'il en rentre?

M. LIZOTTE: Oui, c'est-à-dire...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'y a plus d'expropriations, il n'y a plus rien qui se fait en construction.

M. LIZOTTE: Il en est entré 486.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Là, je parle du ministère.

M. LOUBIER: Non, mais vous dites que vous continuez ce que vous avez commencé.

M. LIZOTTE: Il y en a 486 d'entrés contre 676 de sortis.

M. VAILLANCOURT: Je suppose que ce sont, en partie, des expropriations qui provenaient du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, c'est du ministère de la Voirie.

M. LOUBIER: Ce n'est pas vaillant, cela.

M. LIZOTTE: Je pense qu'il achète de gré à gré.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est parce que je suis au courant qu'il y a encore des causes en suspens qui datent de 1959, 1960 et 1961. Par exemple, à l'occasion de la construction de la route Bonaventure, les approches du pont Mercier, etc. Il y a encore des gens qui n'ont pas été payés.

M. LIZOTTE: Je ne veux pas me couvrir avec d'autres ministères. C'était une partie de la réponse l'an dernier qu'une foule de dossiers du ministère de la Voirie qui ne sont pas complétés. Je sais qu'un effort considérable a été fait dans ce sens-là. A l'heure actuelle, même à la régie des services publics, nous avons une foule de dossiers dont nous ne pouvons pas disposer précisément parce qu'ils ne sont pas complétés.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Parce que le ministère de la Voirie n'a pas fait son travail.

M. LIZOTTE: J'ai dit qu'ils n'étaient pas complétés par le ministère de la Voirie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Bon, alors, nous continuons à avoir des délais. En tous les cas, s'il n'y a pas trop de construction et d'expropriation, il y a une chance pour que l'an prochain, peut-être, nous ayons une amélioration dans le nombre de causes en suspens.

M. LIZOTTE: C'est possible.

M. LE PRÉSIDENT: Article 1, 2, 3 et 4, adoptés?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En autant que je suis concernée, adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.  
Le poste budgétaire 8 est-il adopté?  
Adopté.

Poste budgétaire 9: Bureau des expropriations de Montréal.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je peux seulement dire que nous n'avons pas de rapport. Mais, que d'après les renseignements que j'ai, de mes confrères de la région de Montréal, même s'ils ne sont pas tous satisfaits des résultats des Jugements, tout au moins, cela fonctionne assez bien et il n'y a pas de cause en suspens.

M. LIZOTTE: Je suis de cet avis-là, et c'est un système que Je voudrais voir à la Régie des services publics.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui et je pense que nous devons même des félicitations à M. Dostie qui est président de ce bureau, pour le travail qu'il fait.

M. LE PRÉSIDENT: Article 1, 2, 3, et 4 adoptés?  
Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors le poste budgétaire 9 est adopté?

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que le poste budgétaire 9 est adopté?  
Adopté.

M. VAILLANCOURT: Poste budgétaire 10?

M. LE PRÉSIDENT: Le poste budgétaire 10 a été adopté hier.

Poste budgétaire II: Conseil supérieur de la sécurité routière.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, M. le

Président, relativement au Conseil de la sécurité routière, on sait que c'est un organisme assez récent. Est-ce que le ministre pourrait nous dire quel est le travail que l'on prévoit faire dans cet organisme durant l'année financière en cours? Pourquoi on prévoit cette somme de \$15,000?

M. LIZOTTE: Le rôle de ce conseil sera — étant donné qu'il n'est pas formé à l'heure actuelle, mais il s'en vient — de coordonner les efforts qui seront suggérés par les différentes sous-commissions qui seront formées et dont feront partie plusieurs officiers de différents ministères.

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre peut nous donner le nom des membres qui font partie de ce conseil?

M. LIZOTTE: Ils ne sont pas nommés.

M. VAILLANCOURT: Ils ne sont pas nommés encore?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: L'organisme, pour l'instant, c'est un projet.

M. LIZOTTE: Oui, exactement, qui devrait se concrétiser dans les prochains mois.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si Je comprends bien le ministre, il aurait un rôle de coordination?

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, à la suite de cette coordination, qu'est-ce qui adviendrait?

M. LIZOTTE: C'est plutôt une commission de consultation et de recommandations.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, j'ai compris de coordination parce qu'il prenait les suggestions faites par différents ministères qui s'intéressent à la sécurité routière.

M. LIZOTTE: C'est-à-dire qu'au conseil, nous allons coordonner tout ce qui nous viendra des différents ministères...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LIZOTTE: ... et tout ce qu'ils nous donneront de renseignements et à partir de ce moment-là, nous ferons des recommandations.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que le ministre a l'intention de choisir les membres de ce conseil supérieur parmi les experts dans le domaine de la sécurité routière?

M. LIZOTTE: Une partie, oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'on pourrait expliquer un peu. J'anticipe peut-être, mais est-ce que le ministre pourrait nous expliquer de quelle façon on va... Vous dites « une partie », j'aimerais avoir des renseignements sur l'autre partie. Je voudrais savoir...

M. LIZOTTE: L'autre partie sera prise dans les corps intermédiaires.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Corps intermédiaires. Est-ce qu'on pourrait nous donner des exemples?

M. LIZOTTE: On pourrait prendre des représentants d'organismes de sécurité. On pourrait même prendre quelqu'un du Club automobile de Québec ou dans d'autres secteurs.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, j'aimerais bien, si je peux faire une suggestion au ministre.

Il y a un certain nombre de personnes, dans la province, qui sont reconnues depuis un certain nombre d'années, qui s'intéressent à la sécurité routière et qui s'y intéressent d'une façon positive. Ils ont fait du travail à l'intérieur d'organismes. Ils ont fait du travail non rémunéré. Ce sont de véritables apôtres en ce qui concerne la sécurité routière. J'aimerais bien que, — et je pense que je n'ai pas besoin de donner de noms au ministre — que l'on choisisse des gens qui sont apolitiques, d'abord. Si par un hasard extraordinaire, ils sont d'un parti ou d'un autre, on ne peut pas avoir d'objection si ce sont vraiment des gens qui s'intéressent à la sécurité routière et reconnus comme tels.

Les gens que je connais et qui s'y intéressent, les véritables apôtres, n'ont à ma connaissance, aucun lien politique. J'aimerais que les gens qui feront partie de ce conseil soient choisis parmi ces gens-là.

M. LIZOTTE: Je n'ai pas d'objection à prendre la recommandation du député de Marguerite-Bourgeoys. En ce qui concerne les couleurs politiques, ce ne sera pas le critère. J'ai eu à déplorer assez souvent certaines nominations politiques...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pendant 16 ans.

M. LIZOTTE: ... en différentes sphères de l'administration, quand j'étais dans l'Opposition et quand nous avons été au pouvoir. Cela ne doit pas être un refuge pour les récompenses politiques. Quand il s'agit de sauver des vies humaines, l'on doit se donner la main, et la question des partis doit être mise de côté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je suis contente d'entendre le ministre s'exprimer comme cela.

M. LE PRESIDENT: Article II. Adopté.

M. SEGUIN: Dois-je comprendre, M. le ministre qu'étant donné que ce conseil-là n'est pas encore formé — c'est un projet pour l'avenir — qu'on ne trouvera pas de dépenses portées dans les comptes publics, qu'on ne trouvera rien contre les \$15,000 qui avaient été votés l'an passé pour cela? Autrement dit, il n'y a pas eu de dépenses encore. C'est simplement le même montant qui est inscrit cette année.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela a été envoyé au fonds consolidé.

M. LE PRESIDENT: Article II, adopté. Article 12, dépenses diverses et imprévues.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'on pourrait nous donner une idée de...

M. LIZOTTE: Ici, au chapitre congrès ou réceptions, l'Association des propriétaires d'autobus, l'Association du camionnage du Québec Inc....

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'on peut nous donner une idée des sommes?

M. LIZOTTE: \$500, \$3,000....

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que ce sont des réceptions à l'occasion de congrès?

M. LIZOTTE: Oui! La Commission des accidents du travail, hôpitaux, etc. \$2,500. Diverses réceptions, dépenses diverses, \$4,000 en chiffres ronds.

Les prévisions pour services d'urgences, par avion en hiver sur la basse Côte-Nord, les Iles-de-la-Madeleine, \$5,000. Il y a l'entretien des bateaux, \$15,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: L'entretien.

M. LIZOTTE: Le Laviolette, le Radisson...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Les bateaux qui sont mis en service par le gouvernement?

M. LIZOTTE: J'ai des détails si vous voulez.

M. KENNEDY: M. le Président, la commission des Accidents de travail, les hôpitaux, etc., \$2,500, qu'est-ce que ça couvre? Dans tous les autres postes, vous avez mentionné la commission des Accidents de travail...

M. LIZOTTE: C'est une réserve, parce que nous ne savons quel montant cela peut coûter, mais en règle générale c'est autour de ces montants-là \$2,500 à \$3,000.

M. KENNEDY: C'est-à-dire que vous vous assurez vous-mêmes pour vos accidentés, s'il y en a...

M. LIZOTTE: Nous payons directement, nous ne payons pas la commission.

M. KENNEDY: C'est ça, vous vous assurez vous-mêmes.

M. LIZOTTE: C'est ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y a eu d'autres services, d'ailleurs, que nous avons examinés précédemment où il y avait d'autres prévisions semblables.

M. KENNEDY: C'est pour ça que j'ai posé la question parce que, dans tous les autres services, CATQ revenait. C'était une dépense vague.

M. LIZOTTE: Au service aérien nous avons un employé qui a coûté \$2,800 en indemnités.

M. LE PRÉSIDENT: L'article 12 est-il adopté?

M. LIZOTTE: Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: L'article 13 est-il adopté?

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre pourrait nous dire à quoi va servir, dans « achats, constructions et transformations d'immeubles », le montant de \$2,337,200?

M. LIZOTTE: Nous avons pour les avions-citernes douze versements de \$184,000, ce qui donne \$2,208,000. Certaines modifications payables sur livraison des avions, comme les radios par exemple, certains appareils de l'avion même, pour \$104,200.

M. VAILLANCOURT: Cela va servir en partie pour l'achat des avions, pour l'équipement?

M. LIZOTTE: Oui pour les paiements et l'équipement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est inscrit « achats, constructions et transformations d'immeubles »?

M. VAILLANCOURT: Un avion...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce n'est pas marqué « avion » là-dessus!

M. FLAMAND: Ameublement et équipement.

M. LIZOTTE: Achat.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: « Ameublement et équipement » ce n'est pas des avions ça! C'est juste sur l'achat. Je comprends.

M. LIZOTTE: Il faudrait avoir un point et virgule pour séparer ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui. Combien seulement sur l'achat, l'avez-vous dit?

M. LIZOTTE: Douze versements de \$184,000. C'est \$2,208,000.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah bon.

M. LIZOTTE: Plus \$104,200 pour les radios, les modifications.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aurais juste une autre question.

L'an dernier, le ministre nous avait dit qu'il était question... On a fait de la centralisation depuis 1964 ou 1965 de tous les services dans un édifice. Il avait été question d'amener le bureau des véhicules automobiles dans un édifice qui serait situé à proximité du présent édifice, pour centraliser.

M. LIZOTTE: Sur la rue Crémazie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il me semble

qu'il avait été question de cette centralisation complète.

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que c'est encore dans les projets du ministère?

M. LIZOTTE: Oui. Nous avons quelques difficultés, à l'heure actuelle. Il y a d'autres ministères qui veulent...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Avec le ministre des Finances?

M. LIZOTTE: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Avec le premier ministre, non?

M. LIZOTTE: Avec le ministère de l'Éducation qui aimerait prendre les locaux que nous avons choisis. J'en ai parlé à M. Russell même ce midi...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors il est question de faire cette...

M. LIZOTTE: Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... centralisation. Il n'y a pas de prévision budgétaire pour cela?

M. LIZOTTE: Non.

M. VAILLANCOURT: Il n'y a rien de prévu dans ce montant pour l'ouverture de nouveaux bureaux, à salaires, pour l'émission des plaques d'immatriculation?

M. LIZOTTE: Non. Parce que nous n'entrons pas cela dans cet article.

M. LE PRESIDENT: Le poste budgétaire 13 est adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

DES VOIX: Bravo encore!

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. VAILLANCOURT: Cet article, si vous n'avez pas d'objection, nous ne l'adopterons pas. Nous allons le garder au cas où on voudrait le discuter en Chambre.

M. LIZOTTE: Il est adopté.

M. VAILLANCOURT: Non, mais comme d'habitude.

M. LIZOTTE: Est-ce que vous y tenez?

M. VAILLANCOURT: On ne sait jamais. D'autres pourraient discuter là-dessus.

M. LIZOTTE: C'est d'accord.

M. LE PRESIDENT: Merci, M. le ministre, messieurs et madame.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En terminant, j'aimerais féliciter le président de notre comité qui a fait un travail extraordinaire et je pense que tous les députés de l'Opposition seront d'accord pour dire qu'il a été absolument impartial et nous l'avons beaucoup aimé...

(Fin de la séance: 18 h 4)