



Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session — 29^e Législature

Commission permanente des Transports, des Travaux publics
et de l'Approvisionnement

Etude des crédits du ministère des Transports

Le 16 mai 1972 - N° 26

Président: l'honorable Jean-Noël Lavoie

TABLE DES MATIÈRES

Politique générale du ministère des Transports.	B-1477
Administration	B-1478
Bureau des véhicules automobiles.	B-1485
Service de l'inspection.	B-1503
Service de la sécurité routière.	B-1506
Régie des transports.	B-1515
Service central de transport aérien.	B-1520
Service du transport maritime et aérien.	B-1526
Bureau des expropriations de Montréal.	B-1535
Achat, construction et transformation d'immeubles.	B-1538

PARTICIPANTS

M. Roger Pilote, président
M. Bernard Pinard
M. René Lavoie
M. Armand Russell
M. Charles Tremblay
M. Paul Berthiaume
M. Jean-Louis Béland

M. Raymond Mailloux
M. Marcel Léger
M. Harry Blank
M. Paul-A. Latulippe
M. Benjamin Faucher
M. Louis-Philippe Lacroix
M. Gérard-D. Levesque

*L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Cbèque à l'ordre du Ministre
des Finances. Adresse: Comptable de l'Assemblée nationale, Québec.*

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762.

**Commission permanente des Transports,
des Travaux publics et de l'Approvisionnement**

Etude des crédits du ministère des Transports

Séance du mardi 16 mai 1972

(Dix heures huit minutes)

M. PILOTE (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs!

Avant de commencer l'étude des crédits, veuillez prendre note que le député de Yamaska, M. Faucher, remplace M. Simard, député de Richelieu et M. Houde (Limoilou) est rapporteur de la commission.

La parole est au ministre des Transports.

**Politique générale
du ministère des Transports**

M. PINARD: J'imagine, M. le Président, que, comme dans le cas des autres ministères dont nous avons discuté la demande de crédits budgétaires, les membres de la commission voudront que je fasse un court préambule, sous forme de remarques générales, à l'article 1, Administration, pour expliquer le fonctionnement du ministère des Transports, la composition de sa structure, la vocation et la fonction des services qui le composent, les amendements qui ont pu être apportés à sa loi constitutive, ainsi que l'orientation nouvelle de ses politiques, etc.

Je pense que tous les membres de la commission connaissent bien le ministère des Transports dans sa forme actuelle. Il a été constitué en 1954, tel qu'on le connaît aujourd'hui, mais il est en voie d'être profondément modifié par l'adoption du projet de loi no 221 qui crée, effectivement, un nouveau ministère des Transports par l'adjonction du ministère de la Voirie au ministère des Transports.

Si l'on s'en rapporte au cahier budgétaire 72/73, à la page 201, on voit que le ministère est composé d'un Bureau des véhicules automobiles, d'un Service de l'inspection, d'un Service de la sécurité routière, de la Régie des transports, d'un Service central de transport aérien, d'un Service du transport maritime et aérien et d'un Bureau des expropriations, dont le siège est à Montréal.

J'aimerais dire un mot de la composition actuelle du ministère, au niveau de l'administration supérieure. Le sous-ministre titulaire, Adolphe Roy, a été nommé au cours de l'année 1971. Il est actuellement en congé de maladie, à la suite d'un travail colossal qu'il a fait au ministère des Transports. Il a travaillé tellement fort que son médecin l'a mis au repos pour une période de deux mois.

C'est ce qui explique pourquoi il n'est pas présent ce matin pour piloter avec le ministre la discussion du budget du ministère des Transports.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est aussi la raison pour laquelle le rapport ne nous a pas été présenté cette année?

M. PINARD: J'ai posé une question tantôt, à savoir: Pourquoi le rapport annuel n'a pas été déposé?

La raison pour laquelle le rapport, qui était assez succinct, n'a pas été déposé, c'est que le ministère des Transports a préféré préparer un document-synthèse sur le ministère des Transports au 1er avril 1972, en vue de la préparation du fusionnement du ministère des Transports à celui de la Voirie, et pour également permettre au ministre d'expliquer le projet de loi no 23 qui sera la nouvelle loi constitutive du ministère des Transports.

Mais malheureusement, comme vous voyez c'est un document-synthèse quand même très considérable...

M. LAVOIE (Wolfe): Mais pour nous, ne l'ayant pas en main, c'est plus difficile de discuter du budget, on ne connaît pas le rapport...

M. PINARD: Mais le rapport annuel quand même vous donne des renseignements sur l'administration durant l'exercice fiscal précédent et non pas sur l'administration au cours de l'exercice financier 72/73. Je n'aurai aucune objection à répondre à chacune de vos questions, mais vous comprendrez qu'il a été difficile de faire la conciliation de deux rapports. Nous avons préféré mettre l'accent sur ce rapport-synthèse qui permet au ministre de puiser des renseignements importants dans la discussion du bill 23, tout en donnant des renseignements très pertinents sur le fonctionnement du ministère dans sa forme actuelle, c'est-à-dire avant l'adoption du bill 221, mais face à la présentation du bill 23, qui sera la nouvelle loi constitutive du ministère, si l'Assemblée nationale l'adopte, tel que présenté avec les amendements dans la mesure du possible.

Je n'aurais aucune objection à présenter, de la façon qu'il a été préparé, pour fin de discussion des crédits, le rapport tel que nous l'avons devant nous, à l'intention des membres de la commission.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela aiderait certainement.

M. PINARD: Je vais commencer à faire la nomenclature des noms des fonctionnaires du ministère des Transports au niveau de l'administration supérieure. J'ai dit que le titulaire était le sous-ministre Adolphe Roy; M. Marcel Baril est le sous-ministre adjoint; M. Gérard Montambeault est également sous-ministre adjoint; il est principalement à la charge du service maritime et aérien et du bureau des expropriations.

M. Baril, sous-ministre adjoint, s'occupe plus particulièrement de l'administration géné-

rale du ministère et de tous les autres services qui relèvent de son administration. M. Denis Vandry est également sous-ministre adjoint; il est en congé sans solde pour occuper la présidence de la Société de la traverse Lévis-Québec.

M. Pierre Simard est conseiller spécial auprès du sous-ministre; M. Jean Laporte est conseiller technique; M. Laurent Cantin est également conseiller technique de même que M. Claude Bergeron.

M. Le Président, avec votre permission et vu la demande des membres de la commission, je pourrais déposer immédiatement une copie du rapport annuel du ministère des Transports pour permettre aux membres de la commission de mieux suivre ou faire la discussion des crédits budgétaires.

M. BELAND: Est-ce qu'il y aurait possibilité que nous en ayons également chacun une copie? Peut-être le député de Sainte-Marie est d'accord aussi.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): S'il y a moyen.

M. PINARD: M. le Président, j'aimerais faire remarquer qu'il y a eu une erreur; moi, je parlais du rapport annuel. Là on me donne un document qui est celui dont je vais me servir pour expliquer aux membres de la commission les crédits budgétaires.

M. RUSSELL: M. le Président, on pourrait discuter ce matin sur ce qu'on a et cet après-midi les fonctionnaires pourront peut-être nous apporter des brouillons du rapport.

M. PINARD: Je serais prêt à le déposer, celui-là.

M. RUSSELL: Etant donné qu'il n'y en a qu'une copie, il serait difficile de nous le passer de l'un à l'autre. Vous pourriez peut-être demander un brouillon et, cet après-midi, au début des travaux, chacun des membres de la commission l'aurait devant lui.

M. PINARD: Un brouillon pour chaque parti d'opposition, ce qui fait trois. J'ai envoyé quelqu'un au ministère pour voir ce qu'on pourrait amasser comme documentation qui pourrait tenir lieu de rapport annuel pour l'exercice financier 71/72. On tient toujours compte du fait qu'il y a un an de décalage en la matière.

M. RUSSELL: S'il y a possibilité de l'avoir avant la suspension, nous pourrions le regarder durant l'heure du déjeuner. Au début des travaux de cet après-midi, nous l'aurons pour travailler.

Administration

M. PINARD: Actuellement, le ministère a 109 employés à l'administration; nous en demandons 137 pour l'exercice budgétaire 72/73. L'estimation des dépenses pour l'année écoulée, en 71/72, était de \$962,000 par rapport au montant de \$1,122,000 qui est demandé pour l'exercice financier 72/73.

Les buts poursuivis par le service de l'administration sont les suivants: avec l'aide des fonctionnaires supérieurs et aidé par les services de la comptabilité du personnel et du contentieux, l'administration voit à faire ce qui suit: elle administre et dirige le ministère dans la réalisation de ses objectifs; elle recommande de nouvelles politiques pour simplifier l'administration en la rendant plus souple et moins dispendieuse; elle conseille les services et les dirige dans la réalisation de leurs objectifs particuliers, à l'intérieur des crédits votés par l'Assemblée nationale; elle représente le ministère dans ses relations avec les organismes interprovinciaux et internationaux, tel que la Canadian Conference of Motor Transport Authorities, le Conseil canadien de la sécurité et l'American Association of Motor Vehicle Administrators; elle représente le ministère dans ses relations interministérielles et intergouvernementales, telles qu'ententes de réciprocité avec les différentes provinces et les Etats américains.

Comme nous sommes à l'article Administration, M. le Président, je vais limiter mes remarques. Lorsque nous passerons à d'autres services, je me permettrai de faire des remarques d'ordre général pour expliquer leur fonctionnement et la composition de leur structure.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Shefford.

M. RUSSELL: M. le Président, je veux d'abord remercier le ministre pour les informations qu'il vient de nous fournir, tout en concluant par une simple question. Je croyais que le fait que nous tentions de fusionner les ministères les uns aux autres allait diminuer le personnel et viserait à apporter plus d'efficacité. Je ne critique pas ou ne mets pas en doute l'efficacité, mais je vois qu'on augmente les effectifs d'une façon assez marquée. Je ferai même remarquer que, l'an dernier, on avait demandé des effectifs de 105 et qu'on avait terminé l'année avec des effectifs de 109. Cette année, on demande une augmentation d'effectifs à 137. Le ministre pourrait-il nous justifier cette augmentation?

M. PINARD: Comme je l'ai fait dans tous les autres cas, je vais demander au sous-ministre, M. Baril, d'expliquer pourquoi il y a des modifications dans les effectifs, s'il y a eu des postes qui ont été laissés vacants ou s'ils ont effectivement été occupés et pourquoi, s'il y a augmentation, nous demandons des effectifs modifiés.

L'an dernier, nous avons eu des effectifs autorisés de 108 ou 109. Au bordereau du mois de septembre, qui a servi à la préparation des estimations budgétaires, nous avions 103 employés en poste. Comme vous le savez, il y a toujours un certain pourcentage d'employés qui sont absents pour raison de maladie, congés de maternité et le reste.

Le ministère demande cette année, 137 postes, ce qui veut dire 30 nouveaux qui se rapportent, en particulier, au transport routier et à l'implantation d'un service de recherche qui permettra au nouveau ministère des Transports de tenter de réaliser, dans le domaine du transport routier, ferroviaire et maritime, au niveau administratif, les buts futurs du ministère des Transports. Par exemple, nous avons, parmi le nouveau personnel, un conseiller en transport qui, de toute nécessité, doit conseiller le ministre et le sous-ministre sur les politiques présentes et futures du transport.

Nous avons demandé trois employés de secrétariat au contentieux pour permettre aux gens de ce service, qui relève du ministère de la Justice, de donner une plus grande latitude dans le domaine de la recherche et de l'application des moyens et des systèmes de transport. Vous savez, l'an dernier, que le ministère a eu, par l'Assemblée nationale, des crédits de l'ordre de près de \$1 million pour l'engagement de surveillants routiers. Ces surveillants routiers étant des agents de la paix amènent nécessairement un travail additionnel au bureau du contentieux. C'est la raison pour laquelle, cette année, nous demandons du personnel de secrétariat au contentieux ainsi que des agents de bureau, au niveau administratif, qui verront à rapporter ou à continuer le travail qui a déjà été préparé et amorcé, l'an dernier, lors de l'adoption, par l'Assemblée nationale, des crédits relativement à certains services administratifs qui ont grossi leur effectif pour donner un peu plus de logique au ministère dans sa politique des transports et dans l'application d'une politique rationnelle des transports. C'est la raison pour laquelle les postes additionnels demandés sont 23 agents de bureau, 3 employés de secrétariat, une dactylo et un adjoint aux cadres.

C'est la raison pour laquelle, cette année, le ministère a demandé de porter les effectifs à 137, à l'article administration.

M. RUSSELL: Si je comprends bien les explications fournies, il s'agit d'une nouvelle orientation du ministère des Transports et c'est ce qui exige du nouveau personnel à cet article en particulier?

M. PINARD: En ce qui concerne les 23 agents de bureau dont je vous parlais tout à l'heure, ce ne sont pas nécessairement de nouveaux employés mais des mutations d'autres services, comme le service auxiliaire, par exemple, qui n'était pas intégré à l'intérieur du ministère et qui relève maintenant de l'adminis-

tration. Cela va nous amener douze personnes additionnelles qui sont déjà en fonction mais dans des articles budgétaires autres ou dans des services autres que l'administration.

En fait, sept nouveaux employés seront recrutés de l'extérieur, avec l'assentiment de l'Assemblée nationale. Les autres viennent d'autres services déjà existant au ministère, mais purement et simplement mutés à l'administration pour fin de meilleure coordination.

M. LAVOIE (Wolfe): Quand on étudie l'administration, est-ce l'article où on peut parler du taxi en général, des camionneurs, de la motoneige, enfin de tous ces sujets, ou si on doit en parler à d'autres articles?

M. PINARD: Je n'ai pas d'objection à en faire la discussion immédiatement, à moins que, M. le Président, vous préférerez que...

M. LAVOIE (Wolfe): Non, j'aimerais que nous...

M. PINARD : ... nous la fassions à des articles spécifiques.

M. LAVOIE (Wolfe): ... suivions l'ordre établi?

M. PINARD: Oui.

M. LAVOIE (Wolfe): Mais j'aimerais savoir dans quel ordre cela va dans notre rapport.

M. RUSSELL: Il y a le Service central de transport aérien qui pourrait être un article assez polyvalent, si...

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: ... nous voulons réellement faire cela à cet article.

M. PINARD: Soit à cet article ou à l'article du Bureau des véhicules automobiles. Cela nous permettrait peut-être une discussion plus large. Comme la régie a des responsabilités assez particulières à cet égard, cela nous permettrait aussi de dire un mot sur le fonctionnement de la régie, ses politiques, ses ordonnances et le rôle qu'elle a à jouer dans le cadre des réformes qui sont amorcées au ministère.

M. RUSSELL: M. le Président, une autre question sur l'administration. Est-ce que les bureaux administratifs demeurent à Québec? Est-ce que tout le personnel demeure à Québec?

M. PINARD: A quel point de vue?

M. RUSSELL: A l'article Administration.

M. PINARD: Ah non! Dans certains cas il y

a des employés à Montréal et à Québec. Nous n'avons pas d'autres employés aux services administratifs en dehors de Québec et de Montréal.

M. RUSSELL: Ils sont localisés à quel édifice à Montréal?

M. PINARD: Ils sont à 1050 Dorchester et ils relèvent des services administratifs. A Québec, ils sont à 880 Chemin Sainte-Foy.

M. RUSSELL: Quel est le pourcentage? Est-ce 50 p.c-50 p.c?

M. PINARD: Non. Le pourcentage serait de 80 p.c-20 p.c.

M. RUSSELL: De 80 p.c-20 p.c. Est-ce 80 p.c. à Québec et 20 p.c. à Montréal?

M. PINARD: Oui, 80 p.c. à Québec et 20 p.c. à Montréal.

M. RUSSELL: Qui est responsable de l'administration à Montréal?

M. PINARD: M. Jean-Louis Dyotte est responsable de l'administration à Montréal.

M. RUSSELL: Dyotte?

M. PINARD: Jean-Louis Dyotte.

M. RUSSELL: Oui.

M. LE PRÉSIDENT: Article 1, Administration, sous-article 1, Services administratifs, catégorie 1,...

M. PINARD: Est-ce que je pourrais faire une remarque que j'ai oubliée tantôt? J'aimerais souligner ici qu'au cas où certains membres de la commission ne les connaîtraient pas ou ne connaîtraient pas leurs fonctions, je le dis aussi pour l'information de tous les députés de l'Assemblée nationale, que mon adjoint parlementaire au ministère des Transports est M. Paul Berthiaume, député de Napierville, et que mon chef de cabinet au ministère des Transports est M. Germain Beavdry. Il est parfois utile de le savoir pour avoir, en l'absence du ministre ou d'une personne désignée par lui au sein du ministère, des informations pertinentes, pour adresser des requêtes ou de la correspondance et pour faire valoir les besoins des commettants de chacun des comtés.

M. RUSSELL: Si je comprends bien, M. le Président,...

M. PINARD: Actuellement, aussi, il y a un changement. Une nomination a été faite par le premier ministre et le conseil des ministres, à ma recommandation. C'est la nomination du

sous-ministre Claude Rouleau, du ministère de la Voirie, au poste de sous-ministre adjoint. Il a été obligé de prendre des responsabilités nouvelles, à cause de l'absence du sous-ministre titulaire, M. Adolphe Roy. Mais je pense que dans la fusion qui s'exerce en ce moment entre le ministère des Transports et le ministère de la Voirie, il faut avoir des personnes en place représentant les deux structures, pour que cette réforme et cette fusion se fassent de façon efficace et harmonieuse.

M. RUSSELL: M. le Président, j'ai peur qu'il y ait un conflit, lorsque le sous-ministre adjoint des Transports s'adressera au sous-ministre de la Voirie. Il peut y avoir une discussion assez acerbe et des divergences d'opinions. Cela peut créer des problèmes au ministre. Je pense que le conseil des ministres devrait rescinder cette nomination et voir à en placer un autre.

M. PINARD: Jusqu'à maintenant, cela va très bien. Je pense que la remarque du député de Shefford pourrait susciter un débat hypothétique. Comme il n'y a pas de problème, je voudrais garder sa remarque en note, mais je ne pense pas qu'il y ait matière à discussion sérieuse à cet égard.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, le ministre vient de nous présenter son adjoint parlementaire, M. Berthiaume. Je n'ai aucun doute que M. Berthiaume nous donnera d'excellentes réponses, si je me fie au programme télévisé, au canal 10, lorsqu'il avait été interviewé par les journalistes. Je l'avais trouvé excellent. A cette occasion, j'avais trouvé qu'il avait donné des réponses très intelligentes. Même si on avait essayé de le tasser dans le coin, il avait su s'en sortir passablement bien. Je le félicite.

M. BERTHIAUME: Je remercie le député de Wolfe.

M. RUSSELL: Il était dans une pièce où il n'y avait pas de coins! C'était en rond!

M. LE PRÉSIDENT: A la catégorie 1, Traitements, salaires et allocations, je pense que le ministre a répondu aux questions. Nous pouvons donc considérer cela comme adopté.

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.

Catégorie 2, adopté? Je dois dire, pour les fins de la discussion, qu'on a changé la nomenclature. Dorénavant, on appelle cela "catégorie" plutôt que "item".

M. RUSSELL: La catégorie 2 est acceptée, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 2, adopté. Catégorie 3?

M. RUSSELL: A la catégorie 3, M. le Président, je vois qu'il y a une augmentation assez marquée en pourcentage, aux services de transport. Peut-être pourrait-on nous donner des informations.

M. PINARD: En fait, c'est dans les frais de déplacement. On a ici, par sous-catégories: Les frais de déplacement des fonctionnaires, \$36,000; frais de représentations: \$900; pour des personnes autres que des fonctionnaires: \$100; frais de déménagement: \$1,000; congrès, conventions: \$6,000, soit un montant de \$44,000.

M. RUSSELL: Est-ce que le montant de \$42,500 adopté l'an dernier a été totalement dépensé?

M. PINARD: Dans les frais de voyage, il a été dépensé environ \$32,200. Il y a \$2,200 environ pour les communications.

M. RUSSELL: Il y a eu une remarque de faite. Ici, dans les crédits demandés cette année, un montant est alloué pour le déménagement. Si je comprends, c'est le déménagement de fonctionnaires d'une place à l'autre ou d'une ville à une autre.

M. PINARD: C'est cela.

M. RUSSELL: Adopté quant à moi, M. le Président. A moins qu'il n'y ait d'autres questions.

UNE VOIX: Cela va.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.
Catégorie 4?

M. RUSSELL: Services professionnels. Ici, M. le Président, il y a une augmentation de 300 p.c.

Je pense que ça vaut la peine qu'on obtienne des explications.

M. PINARD: En fait, là aussi les catégories ont été modifiées et regroupées en services professionnels et administratifs, alors qu'antérieurement c'était purement et simplement des honoraires. A honoraires, nous trouvons \$40,000 dans l'explication de la catégorie. Le Centre de traitement électronique des données, par imputation: \$15,000; les frais médicaux: \$1,000; assurance-automobile: \$800; réceptions du ministère pour le Conseil canadien de la sécurité, the Canadian Association of Motor Vehicles Administrators et Canadian Conference of Motorized Transport Authorities: \$13,000.

Cette année, le Conseil canadien de la sécurité tient son congrès national à Montréal. C'est la raison pour laquelle nous avons un montant additionnel à cette catégorie.

M. RUSSELL: Quel est le montant additionnel?

M. PINARD: On a prévu \$13,000, y inclus les autres. C'est \$7,000 qui ont été prévus pour le congrès national qui se tiendra à Montréal à la fin du mois. Et ce montant, tel que décrit, vous donne \$75,300.

M. RUSSELL: Si je comprends bien, ce congrès national se tient chaque année dans différentes provinces.

M. PINARD: C'est exact.

M. RUSSELL: Et, cette année, c'est au tour de la province de Québec à tenir ce congrès.

M. BELAND: A cette catégorie précise, je présume que, de façon assez précise, on a tâché de prévoir les dépenses occasionnées par ce congrès. Alors, quel est ce montant?

M. PINARD: Seulement pour le congrès du conseil canadien, c'est \$13,000. Les \$5,000 dont je vous ai parlé tout à l'heure, ça comprend les autres associations, telles que CCMTA, AM VA et le conseil canadien qui reste quand même à l'intérieur de ce montant global.

M. RUSSELL: Les autres provinces contribuent quand même à ce congrès, comme on le fait lorsque le congrès a lieu ailleurs aussi.

M. PINARD: Nous donnons \$6,000 annuellement au conseil canadien et les autres provinces donnent sur une base per capita. Cette année, étant donné que le Québec sera l'hôte, c'est \$13,000 au lieu de \$6,000.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.
Catégorie 5, adopté.
Catégorie 6?

M. RUSSELL: Loyers. Je vois qu'il y a une baisse assez marquée.

M. PINARD: Les Travaux publics vont prendre à leur charge tous les frais de stationnement qui étaient antérieurement payés par les ministères. C'est la raison pour laquelle il y a diminution assez marquée.

M. RUSSELL: La discussion vient de finir entre les Travaux publics et les Transports.
Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 8, adopté.
Catégorie 11?

M. RUSSELL: A la catégorie 11, est-ce qu'on pourrait nous donner un peu la nature des dépenses qui ont été faites l'an dernier? Est-ce que ce sont les mêmes prévisions pour cette année?

M. PINARD: Nous avons ici les repas pour temps supplémentaire au montant de \$1,000; les frais de perfectionnement, \$700 et autres dépenses pour la Basse Côte-Nord, \$5,000. Les dépenses pour les malades que nous allons chercher, les gens que nous transportons pour des raisons bien particulières, urgence, etc., sont prises à même ce montant-là.

Il y a les policiers que nous envoyons aussi. Au service central aérien, il y a aussi un montant prévu pour les cas d'urgence, mais pas dans le cas des policiers qui vont à Sept-Îles en cas d'urgence.

C'est payé à même les budgets d'administration chez nous sans... C'est toute l'histoire qu'on a à régler avec l'autre dépense...

M. RUSSELL: Il s'agit de transports spéciaux, mais toujours de fonctionnaires, personne autre que des fonctionnaires.

M. PINARD: Dans le cas des malades, par exemple, ce ne sont pas des fonctionnaires mais...

M. RUSSELL: Pas nécessairement des fonctionnaires.

M. PINARD: ... s'il faut les hospitaliser dans un hôpital de la région de Québec, parce qu'il n'y a pas sur place les spécialistes, il faut les ramener à Québec, il faut leur donner le moyen de transport le plus rapide et offrant le plus de sécurité.

M. RUSSELL: Mais c'est là ma question. Il ne s'agit pas nécessairement de fonctionnaires; s'il s'agit d'un malade, ça peut être quelqu'un d'autre qu'un fonctionnaire.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 11 adoptée. Catégorie 7, pour le bénéfice du journal des Débats, a été adoptée également.

Sous-article 2, service de l'informatique, catégorie 1.

M. RUSSELL: M. le Président, le ministre pourrait peut-être nous donner la nouvelle orientation, à moins que ça demeure la même chose que dans le passé en ce qui regarde le service d'informatique.

M. PINARD: Le service d'informatique est dirigé par M. Raymond Caron, par intérim, le nombre d'employés est de 169, la prévision des dépenses pour cette année est de \$2,207,000.

M. LAVOIE (Wolfe): En quoi consiste exactement l'informatique au ministère?

M. PINARD: Il y a la prévision des revenus de \$300,000 par imputation d'un montant de \$2,200,000. Les buts et les fonctions de ce service d'informatique sont les suivants: Il s'agit de maintenir et de mettre à jour par ordinateur

un fichier permanent des détenteurs de permis de conduire des propriétaires de véhicules automobiles, des moniteurs de l'enseignement de la conduite automobile, des écoles de conduite commerciales et des vendeurs d'automobiles.

Il s'agit aussi de maintenir et de mettre à jour un fichier des détenteurs de permis de la Régie des transports, de maintenir et de mettre à jour un fichier des rapports d'accidents. Ce service auxiliaire traite plus de 8 millions de dossiers par année, tout en affectant 2,300,000 personnes durant la même période, aidé par un ordinateur IBM 365/50 d'une capacité de 512 cas. On me dit que le mot "cas" signifie 1,000 positions de mémoire, alors multiplié par 512, alimenté par...

M. BERTHIAUME: C'est 72 22/60 c'est un appareil type cathodique avec clavier, pour montrer les données.

M. PINARD: Nous sommes dans la haute technologie, alors comme j'ai un spécialiste en communication à côté de moi, M. Berthiaume, je lui laisse le soin d'expliquer ce que signifie le chiffre 71 22/60.

M. BERTHIAUME: Comme je l'indiquais, ce sont des tubes cathodiques avec claviers qui permettent l'entrée et l'analyse de données qui peuvent exister dans l'ordinateur. Je pense que vous en avez tous déjà vu. Cela ressemble à un écran de téléviseur.

M. RUSSELL: On en a vu, mais ça ne veut pas dire qu'on les comprend nécessairement.

M. PINARD: Alors c'est un système vidéo qui est relié à une batterie de disque du genre 23-14 permettant l'accès direct et le relai à distance des informations à la Sûreté du Québec à travers la province et aux corps policiers municipaux des communautés urbaines de Montréal et de Québec.

Depuis l'an dernier, ce service traite pour le ministère de la Justice, des infractions au code de la route, imprime des avis et des rapports au dossier du chauffeur, des condamnations qui en résulteront. Ce service fournit également, sur demande, des listes séquentielles d'immatriculation, par catégorie de véhicules, à différentes entreprises telles que les amputés de guerre...

Allenco Canada Ltd, est une compagnie qui détient les fichiers et à laquelle les industries font appel relativement aux automobiles et aux camions défectueux, ainsi que certains manufacturiers. Voilà, M. le Président, en résumé, la fonction du service de l'informatique.

M. RUSSELL: M. le Président, si je comprends bien, c'est un service d'information assez complet. Il existe depuis combien d'années au ministère?

M. PINARD: Depuis 1966.

M. RUSSELL: Lorsqu'on fournit des informations ailleurs qu'à la police provinciale ou aux municipalités, est-ce qu'il y a des frais pour ces informations?

M. PINARD: A l'entreprise privée, il y a des frais de \$132 l'heure d'ordinateur ou \$0.01 le nom fourni, soit le montant le plus élevé. En d'autres mots, si le dossier complet est acheté, c'est à \$0.01 le nom et si le dossier est acheté en partie, c'est \$132 l'heure-machine.

M. RUSSELL: Est-ce que les demandes sont nombreuses dans ce domaine?

M. PINARD: Le but du service de l'informatique n'est pas tellement de devenir un service au détail. On se limite le plus possible à l'opération stricte mais on donne, à l'occasion, des renseignements quand ils ne peuvent être obtenus ailleurs.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 1, adopté?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 2?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 3?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 4?

M. RUSSELL: Au sujet des services professionnels, est-ce qu'on pourrait avoir des explications?

M. PINARD: Ce sont des conseillers, des consultants qui viennent, à l'occasion, vérifier si le service de l'informatique maintient son objectif. Etant donné que c'est hautement technique, il n'est pas facile, pour l'administration du ministère, de s'assurer que le service de l'informatique continue dans la pensée qui lui a été transmise par la direction du ministère des Transports.

Les conseillers ou consultants en informatique viennent au ministère pour confirmer à l'administration que l'équipement qui est utilisé est l'équipement dont on a besoin et qu'on utilise au maximum le temps-machine qui peut être fourni par l'ordinateur en possession du ministère. L'an dernier et cette année, les consultants qui nous ont conseillés dans ce domaine nous ont aussi permis d'épargner des montants assez considérables en nous fournissant une espèce de programme-clef qui nous permet un accès beaucoup plus rapide à l'ordinateur et aussi une diffusion d'information beaucoup plus grande. C'est la raison pour laquelle, depuis un an, le ministère demande à l'Assemblée nationale les crédits nécessaires pour

assurer au ministère des Transports que l'utilisation faite de l'équipement périphérique et de l'ordinateur est à son maximum.

M. RUSSELL: Si je comprends bien, c'est de l'équipement qui a été loué en 1966. Je pense qu'il y a eu de l'installation en 1967 et en 1968 aussi.

M. PINARD: Cela a été modifié, oui. Avec l'avancement technique dans le domaine de l'informatique, le ministère est demeuré à jour et il tente d'être continuellement à jour en utilisant une firme de consultants qui nous démontre l'utilisation des machines, leurs possibilités et leurs capacités futures dans la réalisation d'objectifs nouveaux.

M. RUSSELL: J'avais l'impression que ce service était fourni par la compagnie qui faisait l'installation.

M. PINARD: Antérieurement, c'était vrai. La compagnie manufacturière fournissait ce qu'elle appelait le "soft ware", qui est la programmation, l'analyse et la vérification des programmes et des analyses déjà réalisées.

Depuis deux ans, l'entreprise a diminué ses coûts de location mais ne fournit pas le personnel comme elle le faisait antérieurement, ce qui oblige l'utilisateur à se prévaloir des services d'un consultant.

M. RUSSELL: Obtenez-vous ces services à coût fixe ou suivant les besoins?

M. PINARD: Nous utilisons les consultants purement et simplement à la demande de l'administration quand on a l'intention de lancer un nouveau programme. Ces consultants sont payés en vertu de l'arrêté en conseil qui régit l'engagement de consultants dans ce domaine. Chaque fois qu'une firme de consultants est engagée par le ministère, le Centre d'informatique du ministère des Finances étudie la demande du ministère, l'analyse et recommande au Conseil du trésor l'engagement d'une firme de consultants et le ministère n'a rien à y voir. Le ministère ne peut pas décider d'engager X, Y, Z, comme consultants mais envoie sa demande au comité consultatif en mécanographie du gouvernement du Québec qui indique une firme de consultants au ministère.

M. BERTHIAUME: Ils sont payés tant par jour avec un maximum; ils peuvent atteindre le maximum ou être en deçà. Normalement c'est tant par jour pour chacune des personnes utilisées par la firme de consultants.

M. RUSSELL: Je remarque qu'on demande, cette année, le même montant que l'an dernier. A-t-on dépensé le montant total l'an dernier?

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: Prévoit-on que le même montant sera suffisant cette année ou s'il y a des changements majeurs?

M. PINARD: Il n'y a pas de changement.

M. RUSSELL: Il n'y a pas de changement de consultants. Il faudrait peut-être transcrire ce montant et le porter ailleurs où il y aurait d'autres besoins.

M. PINARD: Il n'y a pas de changement dans le montant mais il y en a dans les objectifs du ministère, certainement.

M. RUSSELL: Adopté, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 5, adopté.
Catégorie 6.

M. RUSSELL: Il s'agit du loyer pour l'équipement, je présume, encore là?

M. PINARD: C'est ça.

M. RUSSELL: Mais le montant du loyer est baissé, est-ce qu'on a enlevé de l'équipement?

M. PINARD: L'équipement est moins dispendieux à cause des services contractuels qui ne fournissent plus le personnel. Comme je le disais tout à l'heure, la location étant moindre, nous avons l'obligation de passer à une firme de consultants et les deux additionnés sont inférieurs à ce que ça coûtait antérieurement.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. RUSSELL: Adopté, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 7, adopté.
Catégorie 8.

M. RUSSELL: A la catégorie 8, M. le Président, le montant de \$230,000 voté l'an dernier a-t-il été totalement épuisé?

M. PINARD: Oui. Dans "mobilier et équipement" on a dépensé environ \$248,200.

M. RUSSELL: Mais prévoit-on exactement le même montant cette année, a-t-on de l'équipement identique?

M. PINARD: Nous avons des unités de disques qui étaient moins rapides, nous les avons remplacées par des unités de disques plus rapides à un coût moindre. Le montant étant le même, le travail ayant augmenté et la capacité de la machine étant plus grande, ça nous permet de faire, au même prix, plus de travail que nous en faisons l'an dernier à un coût plus élevé; nous avons procédé l'an dernier par un virement pour passer au travers. Dans cela, en équipe-

ment d'informatique, il y a aussi l'achat de cartes et de papier pour l'imprimante, il y a l'achat de rubans magnétiques. Plus nous allons, plus nous délaissions le ruban magnétique pour aller vers les disques; nous avons moins besoin de ces rubans séquentiels pour l'accès direct. Le coût est en fait moindre de \$15,000 que l'an dernier, à cause des virements qui ont été effectués.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. RUSSELL: Adopté, M. le Président, mais une simple question. Ramasse-t-on autant de cartes qui n'ont pas été utilisées qu'on avait l'habitude de le faire ou s'il y a eu des modifications?

M. PINARD: Au retour ou à l'arrivée?

M. RUSSELL: Je ne sais pas si c'était au retour ou à l'arrivée, mais je sais qu'il y a eu une coutume et des plaintes; une enquête a été faite, des cartes étaient jetées dans les poubelles.

M. PINARD: Au tout début de l'implantation d'un service d'informatique, les gens recevaient une carte préperforée et se sentaient dans l'obligation de la remplir et de la retourner dans un ministère. Nous avons eu le problème en 1966 avec le ministère des Finances, qui recevait des cartes d'un peu tous les ministères et avait l'obligation de faire la transformation de ça partout; on trouvait que c'était assez onéreux. Depuis que le centre est au ministère des Transports, en a délaissé la carte préperforée pour un lecteur optique, qui est le 2260 dont M. Berthiaume parlait tout à l'heure et qui n'oblige pas de passer autant de cartes sur un lecteur ou sur une vérificatrice avec le résultat qu'il n'y a plus de ces problèmes. D'ailleurs, vous constatez, par les journaux, que rares sont les gens qui se plaignent de n'avoir pas reçu leur carte d'immatriculation ou leur carte pour l'obtention d'un permis de conduire. Ceux qui ne les ont pas reçus c'est qu'ils n'ont pas fait leur changement d'adresse.

M. RUSSELL: M. le Président, je regrette d'informer le ministre que je me fie moins aux journaux que je m'y fiais avant.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 8, matériel et équipement, adopté. Catégorie 11, autres dépenses, adopté?

DES VOIX: Adopté.

M. PINARD: Vous allez être coupable de mépris de presse.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 15, imputations, adopté?

M. BELAND: Qu'est-ce que c'est exactement la catégorie imputations?

M. PINARD: Ce sont des imputations. Le budget du service de l'informatique, comme vous le constaterez, n'est que de \$1,000. Le reste est par imputations à différents services à l'intérieur du ministère. Le service de l'informatique, étant un service de soutien, travaille pour l'administration, le bureau des véhicules, la sécurité routière, la Régie des transports et le ministère de la Justice. Sur les \$2,206,000 que nous vous demandons, \$15,000 vont à l'administration. Il y a \$2,027,000 pour la réalisation des objectifs du bureau des véhicules. Il y a \$50,000 pour la sécurité routière et la compilation, par ordinateur, des avis de 48 heures sur l'inspection des véhicules automobiles par allée de sécurité. Il y a \$14,000 qui servent à la Régie des transports pour l'impression des permis de transport. Il y a \$100,000 qui sont imputés au ministère de la Justice et qui servent à l'impression et à la mise en dossier des avis d'infraction en vertu du code de la route. Cela fait un montant total de \$2,206,000 pour un budget à voter de \$1,000 qui sont totalement par imputations et qu'on retrouvera, tout à l'heure, sauf pour le cas du ministère de la Justice, dans chacune des catégories rapportées au budget du ministère des Transports.

M. BELAND: Vous avez parlé des avis de 48 heures. Est-ce que, parallèlement, vous avez aussi tous les montants d'argent qui sont rentrés comme tels après infraction?

M. PINARD: Nous imprimons l'avis d'infraction et le paiement va au ministère de la Justice. L'an dernier, nous avons pris un retard assez considérable au ministère de la Justice et nous avons perçu, pour lui, \$1,700,000.

Bureau des véhicules automobiles

M. LE PRESIDENT: Adopté. Article 2, bureau des véhicules automobiles. Catégorie 1, traitements, salaires et allocations, adopté?

M. RUSSELL: M. le Président, je remarque ici qu'il y a une baisse du personnel. Quelles en sont les raisons?

M. PINARD: A cause, je ne dirais pas de la meilleure utilisation, mais d'un meilleur équipement au service de l'informatique, nous nous permettons de réduire graduellement le personnel du bureau des véhicules. Antérieurement, des gens faisaient du travail manuel de bureau qui se fait maintenant par ordinateur.

Si vous me le permettez, M. le Président, je voudrais faire des remarques générales pour expliquer le fonctionnement du Bureau des véhicules automobiles et la composition de sa structure.

Le Bureau des véhicules automobiles est dirigé par Me Ghislain Laplante. Le nombre d'employés est de 757. L'estimation des dépenses est de \$8,674,000. L'estimation des revenus

est de \$126 millions. Les objectifs poursuivis par le Bureau des véhicules automobiles sont les suivants: il s'agit de la qualification des candidats à l'obtention d'un permis de conduire; du renouvellement des permis de conduire; de l'immatriculation des véhicules automobiles; de l'application de la Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles; de l'octroi et du contrôle des permis d'exploitation des écoles de conduite commerciales et des commerçants d'automobiles; de la qualification des candidats à l'obtention d'un permis de moniteur pour l'enseignement de la conduite automobile; du contrôle de 322 bureaux extérieurs, à commission et à salaire, à travers la province; de l'administration et de la direction, sous la surveillance du ministre du Revenu, de la perception des droits exigibles, c'est-à-dire de la taxe de vente.

M. LE PRESIDENT: Le député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, je veux...

M. PINARD: Je voudrais aussi ajouter: de la mise en vigueur d'un système de démerite, tel qu'annoncé par le ministre du Revenu et le ministre des Transports, il y a quinze jours à peine.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, en parlant des bureaux de véhicules automobiles, nous recevons beaucoup de plaintes des bureaux... Comment appelez-vous les bureaux qui sont dans certaines paroisses?

M. PINARD: Des bureaux d'émission des permis.

M. LAVOIE (Wolfe): ... des bureaux d'émission des permis. Les gens, qui veulent se procurer un permis à ces endroits, sont obligés de déboursier \$0.50 de plus. Est-ce que la politique du ministère va changer à ce sujet? Cela nuit énormément à ceux qui émettent les permis. Croyez-vous qu'il y aura un changement possible prochainement?

M. PINARD: Suivant le discours du budget, prononcé par le ministre des Finances en 1970, il a été décidé que le client qui voudrait se prévaloir des services donnés par un émetteur à commission paierait lui-même la commission à l'émetteur. La raison étant que le Bureau des véhicules automobiles fournit déjà des bureaux à l'extérieur, un peu partout dans la province, pour l'immatriculation des véhicules et ne perçoit pas les \$0.50. En plus, le Service de l'informatique ayant été capable, avec l'amélioration du système, de donner un service excellent à ceux qui voulaient se servir du service postal, il a été jugé que ceux qui voulaient se prévaloir de l'achat de plaques d'immatriculation dans un bureau à commission devraient

eux-mêmes en défrayer le coût. Cela devient un service par-dessus deux services déjà existants. Le ministère était aussi dans l'obligation de payer à ces agents à commission une somme de \$0.50 jusqu'à concurrence de \$4,000 bruts perçus par l'agent à commission avec le résultat que certains des agents à commission s'associaient à une autre personne pour tenter d'obtenir \$8,000 bruts et \$0.50 la plaque au lieu de \$4,000 bruts et une commission de \$0.25 par la suite. Ces montants étaient de l'ordre de \$700,000 et grevait tout de même d'une façon assez étrange le budget du ministère des Transports. Présentement, celui qui veut se prévaloir du service donné par un émetteur à commission en défraie lui-même le coût.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous ne trouvez pas injuste que le type qui va voir un émetteur à commission soit obligé de payer \$0.50 de plus que s'il s'adressait directement à Québec? C'est injuste pour le client; c'est injuste aussi pour l'émetteur qui voit ses revenus diminuer à cause de cette situation.

M. PINARD: En fait, nous constatons que les revenus des émetteurs n'ont pas nécessairement diminué, parce qu'ils perçoivent les \$0.50, qu'ils soient payés par le ministère des Transports ou par l'individu. L'émetteur à commission perçoit quand même les \$0.50 et perçoit toujours \$0.50, contrairement à ce qui se passait antérieurement puisque lorsqu'il avait atteint la somme brute de \$4,000, il percevait seulement \$0.25. Présentement, il perçoit toujours \$0.50 et, conséquemment, ses revenus, au lieu de diminuer, ont augmenté. Il reste que c'est un peu pénible, peut-être, pour l'individu qui va verser \$0.50 à un agent à commission. C'est la définition d'un agent à commission. La commission, normalement, doit être payée par celui qui obtient les services et non pas par celui qui les fournit. Etant donné que le ministère des Transports fournissait le service, il avait été décidé et il est resté décidé que l'agent à commission percevrait sa commission de la personne avec qui il fait affaires.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous ne prévoyez pas de changement dans cette politique?

M. PINARD: Je ne connais pas la politique future et ce n'est pas à moi, non plus, d'en discuter.

Je pense bien, M. le Président, qu'il faut ajouter aussi que le service est peut-être plus disponible dans le cas de l'émetteur à commission qui travaille pendant des heures probablement plus longues que dans le cas des fonctionnaires qui font l'émission des permis. Cela répond aussi à un besoin de la population. Dans le cas des garages qui font la vente d'automobiles neuves ou usagées, il y a des acheteurs qui travaillent en semaine, durant les heures ouvrables le jour et qui peuvent procéder à l'achat

d'une voiture le soir. Us aiment bien repartir avec une voiture immatriculée. Cela ne serait pas possible s'il fallait recourir aux services des émetteurs de permis qui sont fonctionnaires parce que les bureaux ferment à cinq heures.

Je crois que cela répond à un besoin et que cela nous permet de roder les deux formules et de voir laquelle donne les meilleurs résultats, les meilleurs services compte tenu des dépenses à encourir sur une base annuelle.

M. LAVOIE (Wolfe): Maintenant, M. le Président, je vais changer un peu. Est-ce que le ministère envisage l'érection de la balance dans chaque comté pour assurer une immatriculation plus exacte des véhicules lourds au regard de leur pesanté?

M. PINARD: Si le député n'a pas d'objection, je pourrai répondre à cette question à l'article "Service de l'inspection".

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que le ministère envisage de rendre obligatoire, en collaboration avec le ministère de l'Éducation, les cours de conduite dans les écoles secondaires et dans les CEGEP? Est-ce que cela concerne cet article?

M. PINARD: Nous pourrions en discuter, plus longuement et plus en détail, à l'article "sécurité routière".

M. LAVOIE (Wolfe): Concernant le rapport Bossé sur le taxi, où en est rendu le ministère à ce sujet?

Faut-il se fier sur le bill 23, attendre qu'il soit adopté?

M. PINARD: J'aurai l'occasion d'en discuter de façon plus détaillée lors de la reprise des travaux de la commission parlementaire sur le bill 23. Je pense avoir distribué des documents aux députés, relativement aux recommandations du rapport Bossé. Nous aurons l'occasion d'en discuter plus amplement tantôt.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que la situation des camionneurs artisans est réglée à leur satisfaction actuellement?

M. PINARD: Je pense avoir expliqué, lors de la discussion du budget du ministère de la Voirie, que cette entente avait eu l'approbation des camionneurs artisans et qu'elle avait été dûment signée par les représentants de cette association.

Cette entente a provoqué des griefs de la part d'associations rivales, dans le bon sens du mot, qui ne veulent pas nécessairement, en tant que camionneurs artisans, s'affilier à l'association qui porte le nom de ANCAI, l'Association normale des camionneurs artisans indépendants. C'est tout le problème de la liberté d'affiliation et d'accréditation syndicale qui se pose. Comme ministre des Transports, je n'ai pas le droit

— d'ailleurs, ce n'est pas ma responsabilité — de forcer qui que ce soit à appartenir à une association plutôt qu'à une autre. Cela sera déterminé par la régie ou la Commission des transports compétente en la matière. Si vraiment cela relève de la législation ouvrière, le ministère du Travail prendra sa responsabilité, en demandant à un enquêteur de faire la procédure d'inventaire pour bien vérifier qu'il y a matière à accréditation, selon le sentiment exprimé par la majorité au plan de l'affiliation à une association ou à une autre.

M. RUSSELL: M. le Président, dans le même sens...

M. LE PRESIDENT: Je m'excuse, le député de Sainte-Marie avait demandé la parole.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je voudrais demander au ministre où en sont rendues les études sur le pourcentage au mérite pour l'émission et la suspension des permis de conduire? On sait qu'en 1971 un rapport interministériel recommandait cette méthode, cette façon de procéder. Y a-t-il eu des études là-dessus?

M. PINARD: Nous sommes rendus au stade de la mise en application des recommandations faites par un comité spécial qui avait été formé pour étudier les problèmes soulevés par le député.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Interministériel.

M. PINARD: Je pense que, très très prochainement, un projet d'arrêté ministériel me sera soumis, pour fins de présentation au conseil des ministres, si le conseil des ministres est d'accord sur les recommandations que je ferai.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On peut donc prévoir que cette méthode du pourcentage au mérite sur l'émission et la suspension des permis sera appliquée prochainement. Ai-je bien compris?

M. PINARD: C'est l'objectif que nous voulons poursuivre, pour la mise en application de ce nouveau système, en septembre, dans la mesure du possible.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Septembre 1972.

M. LE PRESIDENT: Le député de Shefford.

M. RUSSELL: M. le Président, je voudrais poursuivre un peu dans la même veine que le ministre, tout à l'heure, en ce qui concerne l'Association des camionneurs artisans. Il est vrai que nous avons un peu touché cette question lors de la discussion des crédits du

ministère de la Voirie, mais le ministre a fait une déclaration à l'occasion de la convention annuelle de l'association à l'effet que le ministre reconnaissait une augmentation possible de 20 p.c. sur les tarifs déjà en vigueur au ministère de la Voirie. Je demande donc au ministre: Est-ce que cette augmentation concernera simplement la voirie ou s'il voulait indiquer que, par le fait même qu'il augmentait la voirie, tous les autres qui utilisaient leurs services seraient obligés de payer 20 p.c. de plus que ce qu'ils payaient déjà?

M. PINARD: Je ne comprends pas la partie de la question du député à l'effet que ceux qui demandent les mêmes services...

M. RUSSELL: La question se divise en deux. Premièrement, le ministre a laissé entendre que le tarif qui était déjà payé — je présume que c'est simplement à celui de la voirie qu'il a voulu se référer — avait été augmenté de 20 p.c.

M. PINARD: Nous avons recours autrefois à la cédule des justes salaires qui est maintenant devenue l'ordonnance no 13. Le tarif en vigueur était \$0.20 la première tonne/mille et \$0.05 la tonne/mille additionnelle. Une augmentation graduelle des tarifs s'est faite, compte tenu de l'augmentation de l'indice du coût de la vie et d'autres raisons que le député connaît bien.

Nous avons décidé, après une étude approfondie de la situation, de majorer le tarif de 20 p.c. C'est applicable aux camionneurs qui travaillent pour le compte de la voirie ou pour le compte d'un entrepreneur à des contrats de voirie adjugés par le ministère de la Voirie.

Il y a une exclusion de territoire dans le cas de l'île de Montréal ou de l'île Jésus où il n'y a pas de clause de protection accordée aux camionneurs qui seraient, en vertu de la définition du mot artisan, considérés comme des artisans.

M. RUSSELL: Cela répond bien à la question. Je comprends par ça que le ministre a simplement référé à ceux qui étaient directement régis par les tarifs établis par le ministère de la Voirie, soit les entrepreneurs et tous ceux qui faisaient des travaux pour le gouvernement. La même association pouvait faire du transport pour des compagnies indépendantes, comme le bois à papier et autres, et cela ne la regardait pas du tout. Il s'agira d'une négociation différente à celle-là, ce qui ne veut pas nécessairement dire une augmentation directe de 20 p.c. Cela a été mal interprété dans plusieurs milieux, parce que les camionneurs se sont immédiatement tournés vers les gens pour qui ils faisaient du transport et leur ont dit: Le ministre nous a promis une augmentation de 20 p.c.

M. PINARD: Je suis allé devant l'Association des camionneurs artisans indépendants du Qué-

bec, réunis en assemblée annuelle, expliquer les nouvelles politiques du ministère à cet égard, l'entente qui avait été signée avec les représentants de cette association; les conséquences économiques plus avantageuses, ou moins dans certains cas, parce qu'il faut quand même équilibrer la situation pour les uns et pour les autres.

En ce qui concerne les camionneurs artisans en territoire forestier, nous sommes allés rencontrer en congrès l'association des propriétaires de moulins de bois de sciage, qui exprimait des craintes sérieuses concernant les conséquences de cette politique suivie par le ministère de la Voirie, plus particulièrement en regard de l'augmentation du tarif proposée de 20 p.c. et de la clause de protection qui était également accordée aux camionneurs artisans en territoire forestier.

Comme M. Mailloux m'a accompagné aux deux congrès, je lui demanderais de faire des remarques plus détaillées, parce que je lui ai confié cette responsabilité particulière de négocier ces conventions ou ces ententes avec les camionneurs artisans et également d'entamer des négociations avec toute autre association qui pouvait avoir des points de vue à faire valoir au sujet de cette nouvelle politique.

M. LAVOIE (Wolfe): Peut-être qu'il pourrait me répondre sur le même sujet. Vu qu'on s'attend à diminuer les charges des camions, on dit que les camionneurs vont perdre des revenus très imposants. Pourriez-vous par la même occasion, nous exposer votre politique à ce sujet-là?

M. MAILLOUX: Je pourrais dire immédiatement que, s'il y a eu effectivement une augmentation de 20 p.c. pour les matières granulaires qui sont transportées pour le compte du ministère de la Voirie ou des autres ministères, c'est pour compenser la réglementation sur les pesantiers qui a effectivement commencé à s'appliquer au début de la semaine. Ce n'est pas une augmentation du transport; c'est une augmentation qui compense la charge diminuée.

Tantôt, on a laissé entrevoir qu'il y avait un doute dans l'esprit des gens, à savoir que cette augmentation pourrait viser également le secteur des matières premières qui sont transportées venant de la forêt.

L'augmentation ne concerne que les prix payés par le ministère de la Voirie ou d'autres ministères qui feront exécuter par celui-ci des transports pour de la construction ou de l'entretien de routes. Quant à la forêt, la revendication particulière faite par l'ANCAI demandait que 50 p.c. de tous les transports des copeaux, quand ils sont faits par un transporteur public, leur soient confiés.

Après de nombreuses discussions avec toute l'industrie forestière, ça a été refusé complètement. Et libre à l'industrie privée, de quelque nature qu'elle soit, de faire son propre transport par ses propres moyens ou de transiger avec

l'ANCAI si elle le désire suivant les prix que l'ANCAI peut offrir. D'autres transporteurs possédant des véhicules semblables pour le transport en forêt peuvent également offrir des prix plus concurrentiels à l'industrie privée.

Alors, il ne faudrait pas qu'il y ait de doutes dans l'esprit de qui que ce soit; dans tout ce qui concerne l'industrie privée, c'est laissé parfaitement libre suivant l'offre et la demande. Il y a également eu dans l'entente un avis à l'effet que la Société de la baie James, quand il serait possible qu'elle ait des chemins d'accès, vers novembre ou décembre, donne un pourcentage à cette association, pourcentage qui reste à définir.

Il y a eu, lors des assemblées dans les comtés, une anomalie qui s'est également produite et des artisans sont allés dire publiquement que les municipalités devraient suivre la directive gouvernementale. C'est complètement faux, les municipalités sont un autre ordre de gouvernement, complètement exclu de l'entente que nous avons faite.

Le transport du sel a été confié à l'ANCAI pour autant que ce ne sont pas des activités de déglacage. Les raisons particulières c'est que, dans le passé, après une étude qui a duré au-delà d'une année, la Régie des transports accordait des permis à des camionneurs qui faisaient du transport à longue distance. Il y a eu une expérience de faite cette année, pour les 100,000 tonnes qui étaient achetées en Roumanie. Il y avait urgence, premièrement, à débarasser les quais. Deuxièmement, le ministère de la Voirie a demandé un permis général qui a été sollicité de la Régie des transports et qui a été accordé pour permettre à tous ceux qui étaient en disponibilité de faire ce transport pour ces 100,000 tonnes sur quelques districts.

L'an prochain, tout le transport du sel, à condition qu'il soit fait par camion, sera confié à l'ANCAI pour tout le Québec et à ce moment-là ce sera sous les directives de la Commission des transports.

M. LAVOIE (Wolfe): Pouvez-vous me dire, M. le Président, si depuis deux ans il y a eu d'autres associations...

M. MAILLOUX: Je m'excuse un moment, c'est parce que j'avais perdu l'ordre de mon raisonnement. Dans l'étude que nous faisons depuis un an, nous avons constaté que de très grosses compagnies qui détenaient les contrats de transport prenaient le contrat et par la suite le redonnaient à des artisans en gardant parfois comme entrepreneur principal des pourcentages de 10 p.c., 20 p.c. et 30 p.c. Alors, le ministère, à la suggestion de M. Pinard, a consenti que ce soit donné directement à ceux qui exécutent le contrat et font le travail.

M. LAVOIE (Wolfe): Pouvez-vous me dire si depuis deux ans se sont formées plusieurs associations parallèles à celles qui étaient existantes?

M. MAILLOUX: Il y a forcément eu plusieurs associations parallèles qui se sont formées. On peut constater quand même que depuis deux ans l'association de la Mauricie, qui groupait une quinzaine de comtés, s'est jointe à l'ANCAI. Il y avait également l'association dite progressiste sur la rive sud du Saint-Laurent, dans les Cantons de l'est principalement, qui est également entrée dans les rangs de l'ANCAI. Par contre, il y a la Coopérative de Saguenay qui est née principalement des travaux de Manicouagan, qui avait le monopole de ces travaux-là, qui a réussi évidemment à demeurer jusqu'ici.

Après la parution de l'annonce faite par M. Pinard lors du congrès, la protestation la plus véhémente que nous avons connue est celle d'une nouvelle association qui venait de demander son incorporation dans les mêmes jours où s'est déroulé le congrès. Elle venait de la ville de Laval et groupait une cinquantaine de camionneurs du Montréal métropolitain, où il n'y a pas de clause de protection, qui pouvaient également rejoindre sept ou huit camionneurs qui étaient dans des comtés où l'ANCAI sera seule reconnue pour participer à des travaux où il y a des clauses de 75-25.

Comme l'a dit le ministre tantôt, ce n'est pas au gouvernement à faire de l'action d'association ou de l'action syndicale. Il demeure qu'il serait extrêmement difficile pour le ministère de faire un pourcentage au-dessus de la ligne d'infrastructure de 75-25 qui s'adresserait à plusieurs associations à la fois. C'est pour cela que les gouvernements qui se sont succédé ont invité les gens à s'unir dans une seule unité de négociation afin que la clause de protection ne puisse être partagée en 10-10-10, etc. Cela deviendrait un capharnaüm pour le ministère de la Voirie d'avoir à faire un partage entre plusieurs associations.

M. BELAND: J'aurais une question.

M. MAILLOUX: Cette association de la ville de Laval fait principalement du transport pour la construction dans la ville de Montréal. Je crois que 90 p.c. de son transport est principalement dû à des problèmes qui ne concernent en aucune façon le ministère de la Voirie. Nous n'avons aucune objection à ce qu'elle continue de vivre, sauf que la clause de protection, s'il y a quelques camionneurs qui demeurent dans des comtés en dehors de la ville de Montréal, ne les protégera pas pour les contrats de la voirie s'ils font partie d'une autre association.

M. RUSSELL: Dans le même ordre d'idées, pour tenter de clarifier certaines questions qui se posent dans l'idée de plusieurs, lorsqu'on parle de contrôle, est-ce qu'on parle de poids? Est-ce qu'il s'agit simplement de contrôler le poids des véhicules qui circulent sur les routes de la voirie?

M. MAILLOUX: C'est cela.

M. RUSSELL: Lorsqu'il s'agit de véhicules qui circulent dans la ville de Montréal, où ce ne sont pas les routes de la province, je pense que les camions peuvent charger tant et aussi longtemps que la ville de Montréal ne mettra pas de limite. Lorsqu'il s'agit de transport en forêt, où les routes sont faites par des industries forestières ou autres et ne sont pas entretenues par le ministère de la Voirie, il n'est pas question de contrôle de poids sur ces routes-là.

M. MAILLOUX: C'est-à-dire que si un camion fait du transport sur un chemin appartenant à une compagnie privée et n'emprunte pas le réseau public, il n'est pas soumis forcément au décret fixant les pesanteurs. Par contre, si la ville de Montréal a son propre réseau routier, il demeure que la ville a également ses propres règlements qui doivent être respectés. Je ne connais pas les pesanteurs admises dans la ville de Montréal, mais je pense qu'elles seront comparables à celles que va exiger la province de Québec.

M. RUSSELL: Je suis convaincu que la ville de Montréal va prendre des dispositions pour s'assurer que les pesanteurs seront à peu près les mêmes dans la ville de Montréal que celles que la province impose sur son réseau routier pour éviter le conflit ou la pagaille, comme devrait le faire la province de Québec avec la province de l'Ontario et les autres provinces afin d'en arriver à un palier uniforme et faire en sorte que les camions puissent charger, d'une province à l'autre, à peu près les mêmes voyages sans être incommodés. Actuellement, il y a une disparité un peu difficile, un peu fatigante.

M. PINARD: La disparité n'est pas tellement considérable. Le Québec, qui avait vraiment un régime particulier dans ce domaine des charges lourdes, a voulu normaliser sa politique par rapport à celle qui est en vigueur dans toutes les autres provinces canadiennes d'abord et dans les Etats américains ensuite.

S'il y a une disparité, c'est plutôt dans la façon de répartir la charge sur plusieurs essieux et dans la façon d'utiliser des pneus plus larges, des pneus-ballons qui permettent une répartition plus facile de la charge et qui permettent peut-être aussi de mettre une charge plus lourde à l'avant du véhicule plutôt que de la laisser se répartir seulement à l'arrière de la cabine du véhicule jusqu'à l'extrémité des essieux arrière. C'est peut-être de ce côté-là que le Québec a innové, grâce aux travaux de recherche faits par M. Jean Normand, du ministère de la Voirie.

Je me demande si cette façon nouvelle de répartition des charges ne sera pas celle qui sera suivie dans les autres provinces pour normaliser davantage et mieux équilibrer l'application de nos politiques dans ce domaine.

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière.

M. BELAND: Tout à l'heure le ministre a dit qu'il n'avait pas l'intention d'intervenir dans le domaine des entreprises privées pour dicter quoi que ce soit en ce qui concerne le transport. Mais, dans le domaine du transport forestier, on sait qu'il y a eu des contrats de signés avec, par exemple, des associations en vue du transport du bois à pâte, et dans ces contrats il était bien stipulé que s'il y avait une augmentation de coût due à la pesanteur, lesdites compagnies s'engageaient à acquitter la moitié de l'augmentation de coût que ça occasionnerait.

Etant donné qu'il y a de ces compagnies papetières qui ne veulent plus maintenant se conformer à l'entente qu'elles avaient déjà prise, dans de telles circonstances le ministre a-t-il l'intention d'intervenir pour essayer de mettre de l'ordre à ce sujet?

M. PINARD: Je pense que le député a raison de soulever le problème en ce qui regarde les conséquences qu'il peut entraîner vis-à-vis des compagnies qui oeuvrent dans le domaine forestier, les usines papetières, par exemple. Alors, comme nos politiques, je le dis en toute franchise, peuvent avoir des conséquences assez considérables du côté des usines papetières, nous avons décidé de former un comité ministériel composé du ministre de l'Industrie et du Commerce, du ministre des Terres et Forêts, du ministre de la Voirie et des Transports et du ministre du Revenu, regroupés à l'intérieur du comité des affaires économiques présidé par le ministre de l'Industrie et du Commerce. Nous allons poursuivre l'étude du problème, accentuer nos recherches dans ce domaine, à l'intérieur de nos ministères respectifs, et nous allons demander à l'association des compagnies de pâtes et papier de nous soumettre un nouveau mémoire à l'appui de leurs revendications pour voir jusqu'à quel point nos politiques nouvelles peuvent être modifiées ou de quelle façon le ministère de l'Industrie et du Commerce, par exemple, ou le ministère des Terres et Forêts, s'il est vrai que ces compagnies sont soumises à des pertes de revenu considérables, de quelle façon les deux ministères, conjointement ou unilatéralement, pourraient en venir à payer une subvention d'appoint pour compenser ces pertes si elles sont réelles et prouvées, ce qui n'est pas le cas en ce moment. Du moins, nous pensons que la preuve formelle n'en n'a pas été faite aux autorités compétentes. C'est à ces compagnies de prendre leurs responsabilités et de faire les travaux que nous leur demandons pour étayer, de façon plus formelle, leurs revendications. C'est à elles de faire la preuve du manque à gagner ou de la baisse considérable des revenus dont elles se sont plaintes publiquement, je l'admets, lors de leur congrès annuel mais les travaux de recherche faits chez nous ne nous convainquent pas entièrement.

M. BELAND: Si vous me permettez d'ajouter quelques explications en ce qui concerne les

transporteurs de bois à pâte, cela peut équivaloir à environ trois cordes de bois par camion. Alors, c'est peut-être une différence de \$18 à \$20 par charge, qui sera imputée quelque part ou qu'on essaiera de trouver quelque part. En somme, j'approuve la nécessité qu'un comité examine cette chose d'une façon bien précise. Par contre, si de quelque façon que ce soit, les compagnies papetières sont exemptées d'acquitter ce montant, il faudrait également penser à l'autre volet, à savoir que les producteurs auxquels cela sera imputé demanderont une déduction de la moitié également. Disons que c'est une arme à deux tranchants. Il faudrait en tenir compte, je pense, d'une façon précise.

M. MAILLOUX: M. le Président, je voudrais faire quelques observations relativement à la charge utile qui est enlevée. C'est moins dramatique, évidemment, qu'on ne voudrait le laisser entrevoir. Il demeure que l'an passé, le ministère de la Voirie avait fait son règlement maison, en réduisant les charges pour le respect de la loi. Nous l'avons fait pendant une année au ministère, avant que cela entre en vigueur. Au lieu de charger 90,000 ou 95,000 livres, les artisans qui ont transporté la charge que permettait, évidemment, notre règlement maison, soit 66,000 livres, après une année entière de transport, ont constaté qu'en raison de l'entretien beaucoup plus facile cela devenait plus économique pour eux.

Quand un artisan arrivait au garage avec des surcharges et qu'il était obligé de payer près de \$9 de l'heure pour des réparations, le profit qu'il faisait avec la surcharge, il allait le donner directement au garage ou au plan de finance, immédiatement. Je regardais récemment un contrat de 225,000 cordes qui fut négocié l'an passé par les artisans. Avec le respect de la Loi des pesanteurs qu'ils n'ont pas suivie l'an passé — parce qu'elle n'était pas en vigueur en forêt — cela réduit, si vous voulez, la charge d'environ 25 p.c. ou 30 p.c. En parlant directement avec les principaux intéressés, je constatais qu'avec un allègement de quelque nature que ce soit qui apportait un revenu supplémentaire d'environ 10 p.c. sur les taux payés l'an passé, ces gens-là seraient aussi bien qu'ils l'étaient avec les surcharges transportées précédemment.

Pour tous ceux qui connaissent bien le milieu rural, à transporter de très lourdes charges de bois avec les hauteurs que vous connaissez, dans des chemins forestiers, le chauffeur exposait sa vie et le véhicule était toujours prêt à se renverser n'importe où. La plupart de ces gens-là — cela a été constaté l'an passé au ministère de la Voirie — avec des charges moins lourdes, faisaient un ou deux voyages de plus par jour. Les pneus duraient plus longtemps. C'est le même problème qui va se poser en forêt et davantage, parce que ce n'est pas un réseau routier tellement acceptable; ce sont des chemins forestiers qui sont faits pour une opération forestière donnée. Quand il

y a une surcharge extraordinaire, je pense que, d'avance, il n'y a jamais de profit possible pour le transporteur. Le respect de la loi permettra à tous ces gens-là, avec les mêmes prix, de faire plus d'argent qu'ils n'en faisaient auparavant.

M. BELAND : Vous voulez dire que le transporteur, dans la négociation qui doit avoir lieu avec l'entreprise privée ou autre, doit tenir compte de ces facteurs en vue d'accepter un prix moins élevé.

M. MAILLOUX: Même pour les contrats déjà signés, je dirais au député de Lotbinière que, forcément, la loi a été annoncée comme devant être en vigueur à telle date. Personne ne peut nier l'évidence de toutes les annonces qui ont été faites par le ministère de la Voirie, disant que cela se terminait à telle date. C'est un peu comme si les entrepreneurs en voirie se plaignaient actuellement qu'ils n'ont pas d'augmentation. Dans leurs devis, ils ont dû tenir compte, forcément, de l'énoncé fait par le ministère de la Voirie à l'effet que la Loi des pesanteurs serait appliquée à tel moment.

M. BELAND : Mais, pour ce qui est des plans conjoints, les producteurs de bois qui transportent ou font effectuer le transport d'une forte quantité de bois en tiennent compte depuis 1969, jusqu'à un certain point. C'est quand même une chose dont ils tenaient compte avec les compagnies et ces dernières étaient consentantes alors. Disons qu'il y a certaines réticences présentement.

M. MAILLOUX: La modification des véhicules automobiles qui est déjà commencée, pour plusieurs artisans, comme pour plusieurs compagnies, permettra à ces gens-là de charger davantage, ayant moins de pesanteur évidemment sur leur propre véhicule. De nouveaux types de véhicules vont apparaître. Il y a quand même une anomalie, dans un climat aussi difficile que celui du Québec, à ce qu'on accepte des surcharges qui font en sorte qu'on ne peut jamais regagner quoi que ce soit avec le réseau routier.

Nous avons un climat exceptionnel. Pire, c'était une province qui n'était pas comme les autres là-dedans.

M. PINARD: M. le Président, j'aimerais ajouter quelque chose aussi. C'est qu'après avoir discuté avec toutes les parties intéressées, les compagnies papetières, les propriétaires d'usines de bois de sciage, les transporteurs en forêt ou les transporteurs sur nos chantiers routiers, enfin avec toutes les associations représentatives du domaine du transport, toutes ont admis que Québec avait une situation privilégiée. Cela n'existait nulle part dans les autres provinces, et nulle part dans un Etat américain. Alors, je pense que le gouvernement du Québec et le ministère de la Voirie ont fait preuve de bonne

foi lorsqu'ils ont accordé un moratoire de cinq ans à toutes ces compagnies de transporteurs, de quelque catégorie qu'elles soient, pour modifier leur groupe de camions de façon à respecter les normes qui, éventuellement, seraient établies par l'autorité compétente. Alors, elles n'ont pas été prises par surprise. Elles ont eu plus de cinq ans puisque nous avons ajouté une année à ce moratoire de cinq ans pour permettre à d'autres compagnies de normaliser et de procéder aux modifications nécessaires à leur outillage.

Je pense que c'est indubitable. Ces choses étant admises par les principales intéressées, je vois mal pourquoi, en congrès plénier annuel, ces mêmes associations voudraient que le gouvernement remette en vigueur un moratoire de trois à cinq ans. Nous avons la preuve, et je l'ai faite personnellement. Lorsqu'une association a envoyé des représentants me rencontrer à mon bureau, l'année dernière, pour demander la prolongation du moratoire, j'ai demandé aux représentants de l'association de me montrer des documents qui attesteraient que les compagnies en question n'avaient pas procédé à des achats de nouveaux équipements — il s'agissait de camions, en l'occurrence — qui avaient des normes de charges plus élevées que celles que nous voulions mettre en vigueur au ministère de la Voirie.

Alors, dans aucun cas, on n'a été capable de me faire la preuve que ces compagnies avaient procédé à des achats de nouveaux camions. Elles ne les avaient pas renouvelés. Elles les avaient laissé déprécier, et n'avaient aucune unité nouvelle, ce qui prouve bien que les compagnies avaient bel et bien compris le sens du moratoire qui leur était accordé et le sens des nouvelles normes quant aux charges. Alors, qu'elles viennent plaider maintenant qu'elles n'étaient pas au courant ou qu'elles n'ont pas pris au sérieux les avis du ministère de la Voirie, cela ne me convainc en aucune façon.

D'ailleurs, ce sont des choses admises. Que cela puisse avoir des conséquences au plan économique, au plan de la modernisation de leur entreprise alors que la situation économique est peut-être plus difficile au Québec qu'ailleurs — cela reste à prouver — cela je le comprends. Mais c'est à elles de faire preuve d'initiative, d'imagination et de trouver des moyens techniques ou économiques de faire face à la situation qui prévaut pour tout le monde et trouver les moyens de se tirer d'affaire. C'est pourquoi je dis, sous toute réserve, que la demande de subventions faite par ces associations pour compenser les pertes dont elles auraient à souffrir n'est pas une demande acceptée. Nous voulons bien étudier les implications de cette demande. Mais, encore une fois, je le dis, pour que ce soit bien compris, c'est à celles qui se sentent lésées de faire la preuve qu'il n'y a pas d'autres moyens que ceux que nous leur avons proposés pour faire face à la situation et pour les empêcher d'encourir les pertes qu'elles prétendent devoir subir.

M. LE PRESIDENT: Le député de Wolfe et le député de Lotbinière, ensuite.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, sur le même sujet, si j'ai bien compris, le ministre vient de dire que les camionneurs, dans la province de Québec, ont eu pour ce qui est de la pesanteur des privilèges que d'autres provinces n'ont pas eus. Je ne comprends pas. J'aimerais avoir des explications à ce sujet. Pourquoi, si les camionneurs du Québec ont eu des privilèges dans le passé, tirent-ils aujourd'hui, le diable par la queue? Est-ce que dans les autres provinces, les camionneurs ont un meilleur train de vie, est-ce qu'ils font de meilleurs revenus?

M. MAILLOUX: Je pense qu'on pourrait faire une remarque que chacun des députés serait en mesure de vérifier. Est-ce que, dans chacun de vos comtés, ceux qui ont pu vivre du camionnage dit artisan ne sont pas seulement ceux qui, sans avoir une réglementation des pesanteurs, se sont astreints à des charges acceptables? C'est un exemple que l'on rencontre partout, dans tout le milieu rural, que ceux qui n'ont pas surchargé, ont réussi à traverser toutes les périodes, même difficiles. Les autres, je pense qu'ils ont le "plan de finance" et qu'ils sont sortis complètement de la ligne.

Ce qui me renverse, dans tout cela, c'est qu'alors qu'on a un climat exceptionnel, dans le Québec, qui est très rigoureux, les compagnies, jusqu'à maintenant, fabriquaient un type de véhicule qui ne fonctionnait qu'au Québec, qui n'était dirigé que sur le Québec.

M. PINARD: C'est un marché captif pour des compagnies manufacturières de camions. Après enquête auprès de ces compagnies, elles ont admis que c'était seulement au Québec que ce marché pouvait exister pour elles. Cela nous a prouvé encore de façon plus formelle que nous avions raison d'agir, et rapidement.

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière.

M. BELAND: Disons que cela porte sur un autre palier, soit ce qui concerne la possibilité de permis chez des types qui, par exemple, ont déjà été victimes d'une maladie de coeur, infarctus ou quelque chose du genre. Je ne sais pas si c'est un mot jouai ou français. C'est que cela entre en ligne de compte exactement ici, à l'article Bureau des véhicules automobiles.

Je me demande s'il n'y aurait pas possibilité de faire quelque chose parce qu'il y a quand même certaines de ces personnes qui, après cinq ans ou six ans, après des examens périodiques où elles sont reconnues comme étant parfaitement en santé — tout étant complètement disparu de ces lésions — parce que c'est accumulé au dossier, ne peuvent avoir de permis pour conduire, par exemple, un camion. Or, à ce

moment-là, pour apporter un cas précis, comme exemple, que...

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière est hors du sujet, actuellement.

M. BELAND: C'est à l'émission des permis, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Cela pourrait être discuté à l'article Service de la sécurité routière.

M. BELAND: A quel article?

M. LE PRESIDENT: A l'article 4.

M. PINARD: M. le Président, je ne me formaliserai pas si nous en discutons tout de suite parce que cela pourrait venir aussi bien à l'intérieur de la discussion que nous avons présentement, à l'article Bureau des véhicules automobiles.

Si le député veut avoir une réponse, M. Berthiaume va la donner.

M. BERTHIAUME: Je pense que tous les députés ont connu des problèmes semblables. Il y a des électeurs qui viennent nous voir avec des cas comme celui qui est décrit par le député de Lotbinière.

Le problème qui se pose, effectivement, est un problème au niveau des médecins eux-mêmes. Le médecin va examiner un bonhomme qui a déjà eu une maladie du coeur ou autre, cela peut être une maladie des yeux. Il y a un tas de choses, en fait, qui nous forcent à retirer un permis de conduire pour des raisons médicales. Le médecin traitant, généralement, dans le comté ou ailleurs, n'est pas au courant, lui, de la réglementation et des exigences du ministère des Transports en cette matière. Alors, pour lui, c'est un homme qui peut fonctionner normalement.

Au point de vue de la conduite d'un véhicule, il faut être beaucoup plus sévère et il faut connaître d'une façon beaucoup plus particulière les dangers que peuvent poser les conditions dont on parle. Nous avons donc, au ministère des Transports, un groupe de médecins qui sont beaucoup plus au courant de toute la réglementation, beaucoup plus au courant, aussi, de tous les dangers possibles et imaginables de ces cas.

Ce qui arrive, c'est que si vous avez des cas comme ceux-là, il faut les référer au conseil médical du ministère des Transports qui fera les examens requis et qui pourra parfois contredire le médecin traitant, le médecin du bonhomme en question, parce qu'ils n'ont pas tout à fait la même optique. Un généraliste, en particulier, n'a pas tout à fait la même optique que celui qui fait cela à coeur de jour et qui peut connaître les dangers impliqués.

Celui que le ministère essaie de protéger c'est bien le supposé malade lui-même. Nous essayons de protéger les gens contre eux-mêmes.

En gros, 90 p.c. des cas qui viennent sur mon bureau sont des cas comme ceux-là, où le médecin traitant a été peut-être beaucoup plus large dans son évaluation- de la condition du bonhomme en question.

M. BELAND: C'est une première partie du problème, en somme, à laquelle vous répondez. Même là où les médecins du ministère des Transports acceptent et voient qu'effectivement il ne reste plus rien, le type en question est reconnu comme étant en très bonne santé, mais le fait qu'il y a au dossier, cette chose qui est déjà arrivée, tout est fini.

Je vais me permettre une suggestion. Je me demande s'il ne serait pas nécessaire pour ces cas précis d'émettre un permis spécial sur lequel, à certains endroits bien précis, il serait indiqué qu'on oblige ces personnes à des examens périodiques. Cela peut-être trois mois, six mois, etc.

M. BERTHIAUME: C'est fait à l'heure actuelle.

M. PINARD: Si vous me permettez, si vous regardez à l'endos de votre permis de conduire, vous avez les classes D et E, rappel pour examen médical. Et c'est pour ces raisons bien particulières.

Il faut aussi se rappeler que tous les médecins de la province ont reçu le guide du médecin qui a été émis par le ministère des Transports et qui a été fait en collaboration avec huit provinces canadiennes, il y a Terre-Neuve qui n'a pas de guide médical. Et quand un cardiologue émet l'opinion ferme que le patient peut, en toute sécurité pour lui-même et pour les autres, conduire un véhicule à moteur, même s'il a déjà eu un infarctus ou un problème avec son muscle cardiaque, le Bureau des véhicules automobiles émet un permis de conduire et le restreint, à l'endos avec le code E, à rappel pour examen médical.

Le Comité consultatif médical recommande souvent, sur l'avis d'un omnipraticien, que le patient en question voie un spécialiste. Et quand le rapport du spécialiste arrive, le directeur du bureau, normalement, émet un permis et informe le médecin que le permis de M. Untel lui a été remis après consultation et après information du médecin traitant qu'il était apte à conduire un véhicule.

Le directeur peut, à ce moment-là, dégager sa responsabilité et la laisser porter sur le médecin traitant qui connaît le client et l'a examiné. Il y a peut-être eu, au tout début, certains embêtements et certains imbroglios au moment de la création du Comité consultatif médical. On a groupé six médecins. Celui qui recevait un certificat médical indiquant qu'il avait déjà subi un infarctus et dont le rapport médical était signé par un omnipraticien, c'était tout de même assez normal que le comité médical défère cette personne à un spécialiste.

Mais, sur réception du certificat du spécialiste, j'ai eu, comme directeur du Bureau des véhicules, moi-même, l'obligation d'émettre une directive au comité médical à l'effet que le Bureau des véhicules n'était pas une clinique ni un hôpital. Nous n'étions pas là pour examiner des gens, nous étions là pour prendre, sur la foi du certificat émis par un spécialiste, exactement ce que le spécialiste recommandait.

Et dans des cas difficiles, comme un greffe du coeur, là nous déferions à un comité médical le soin d'informer le directeur du Bureau des véhicules, à savoir si c'était avantageux ou pas, ou si c'était toléré ou pas d'émettre un permis de conduire à une telle personne.

M. BELAND: Le spécialiste en question qui, au lieu de faire le travail d'examen qu'il a à faire afin de mettre quelque chose au dossier, regarde au dossier, constate certaines choses qui ont déjà eu lieu dans le passé, ne fait même pas d'examen, mais appose sa signature en bas, c'est final. Je me demande si le spécialiste en question joue son rôle. C'est arrivé déjà.

M. BERTHIAUME: Je ferais une suggestion au député de Lotbinière. Dans ces cas qui semblent, à un monsieur ordinaire, comme vous et moi; des cas évidents, il faut comprendre que c'est une discussion entre médecins. Si vous avez des cas comme celui-là dans votre comté, demandez à votre électeur d'aller voir deux spécialistes et ensuite de demander que les rapports médicaux soient envoyés à nos médecins au ministère des Transports. La plupart du temps c'est réglé.

J'ai dit deux pour éviter qu'il y ait une discussion entre deux gars et qu'il y en ait un qui dise qu'il a raison et l'autre aussi.

M. LAVOIE (Wolfe): Quel est le médecin qui a charge du Comité consultatif médical au ministère des Transports?

M. PINARD: C'est le docteur Armand Rioux, au comité consultatif, mais le directeur médical du bureau des véhicules est le Dr Anatole Gagnon.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que le docteur Vallières n'est pas au bureau consultatif aussi?

M. PINARD: Oui.

M. LAVOIE (Wolfe): Quelle est sa spécialité comme médecin?

M. PINARD: Le comité consultatif est formé de médecins de différentes spécialités, cardiologues, psychiatres et anesthésistes, possiblement si tel est le cas, mais il faut penser qu'un anesthésiste est tout de même un médecin et peut servir comme omnipraticien. Si en plus il est anesthésiste, il peut jouer un rôle assez important dans les dossiers où on a des ques-

tions de drogue, d'alcoolisme et le reste, parce que le bonhomme sait ce qu'il fait pour endormir les autres.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que le docteur Chassé est encore à l'emploi du ministère?

M. PINARD: Non, il a été remplacé par le Dr Lapierre.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): On sait que l'an passé, dans le cadre d'un projet de Perspectives-Jeunesse, un groupe avait fait une étude sur tout le système ambulancier. Il avait présenté un mémoire au ministre des Transports dans lequel on disait que quiconque dans le Québec avait une plaque d'immatriculation avec un H pouvait se déclarer ambulancier du jour au lendemain, sans définir les normes, les exigences du véhicule, la compétence de celui qui est préposé à la conduite de l'ambulance, ainsi de suite. Est-ce que le ministère des Transports a donné suite à ce mémoire et a l'intention de changer les normes, les règles qui devraient être exigées, lorsque quelqu'un veut devenir ambulancier, conduire une ambulance? Pour l'équipement, tout ça, tout un rapport avait été présenté dans le temps.

M. PINARD: En vertu de la loi actuelle du ministère des Transports, rien ne permet au ministre de légiférer ou de réglementer en matière de transport de blessés par ambulance.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Est-ce que je peux vous demander pourquoi il n'y a rien là?

M. PINARD: En vue de l'adoption du bill 23, qui permettra au ministère des Transports de légiférer dans toutes les catégories de transport routier y inclus les ambulances, actuellement il y a trois catégories de personnes qui donnent un service d'ambulance. Ce sont les corps policiers, qui sont mandatés pour le faire et qui ont les compétences voulues. Il y a les hôpitaux qui donnent un service d'ambulance ou ont un service privé non rattaché à l'hôpital directement mais des gens qui sont à contrat avec l'hôpital et qui ont aussi le personnel compétent et l'équipement nécessaire. Et il y a les entrepreneurs de pompes funèbres, qui dans certains cas donnent aussi un service d'ambulance à de la clientèle future pour eux. Ces gens-là sont aussi équipés de façon rationnelle.

Maintenant, personne ne vient au bureau des véhicules pour obtenir une plaque H purement et simplement parce qu'il a fait l'acquisition d'une ambulance. Il faut qu'il ait un contrat, soit d'un hôpital soit d'une association policière reconnue, pour donner un tel service, et c'est la seule réglementation qui existe.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Dans le mémoire qui avait été préparé dans le cadre d'un

projet de Perspectives-Jeunesse, on disait que quiconque obtenait une plaque d'immatriculation avec la lettre H pouvait devenir ambulancier, sans que le ministère intervienne sur la construction du véhicule, l'équipement, la compétence de ceux qui sont en charge du véhicule. C'est ce qu'on disait dans ce rapport-là.

M. PINARD: Dans Perspectives-Jeunesse il était question de fournir un service d'ambulance sur les autoroutes du Québec et les grandes artères à circulation dense. Perspectives-Jeunesse, dans son programme, ne tenait pas compte des centres urbains, tenait purement et simplement compte des autoroutes et des voies à accès limitées parce qu'il déplorait le fait que ça prend plusieurs minutes et même des fois jusqu'à une demi-heure, une heure avant d'aller chercher un blessé sur la route 20 par exemple. L'ambulance vient soit de Victoriaville, de Princeville, Drummondville. Mais ce n'était pas un projet global d'un service d'ambulance ou de plusieurs services d'ambulance à travers la province de Québec. Le résultat est qu'on aurait eu des voitures qui auraient patrouillé le territoire de l'Office des autoroutes. On les a renvoyés à ce moment-là au président de l'Office des autoroutes, qui, s'il voulait se prévaloir d'un système d'ambulances de cette façon-là, pourrait faire des ententes avec eux. Sur les voies à accès divisés, on leur a offert d'entrer en communication avec la Sûreté du Québec, parce que ça ne relevait pas de la juridiction du ministère des Transports.

Il est faux de dire que toute personne qui désire se prévaloir d'un service d'ambulance puisse obtenir une plaque sans que son véhicule soit...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je vous ai dit ce qui était dans le rapport. Après l'adoption du bill 23, le ministère aura juridiction dans ce domaine-là.

M. PINARD: Des normes minimales existent en vertu de certaines dispositions de la Loi nationale du transport fédéral qui a l'autorisation et l'obligation d'inspecter...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Le fédéral est encore là-dedans!

M. PINARD: Strictement fédéral. ... l'importation, l'exportation et l'achat de véhicules.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Je pensais que, dans les transports, il n'en serait pas question.

M. PINARD: Pour ce qui a trait à la fabrication d'un véhicule en dehors d'une usine reconnue comme grand manufacturier canadien ou américain, le ministère des Transports provincial a juridiction sur la décision à prendre, à savoir si ce véhicule doit circuler ou ne pas

circuler. Pour tout ce qui est "custom made", fait selon des spécifications bien précises, le ministère fédéral des Transports...

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Comment se fait-il que, quand vous parlez du fédéral, vous parlez anglais?

M. PINARD: C'est rare qu'on entend le fédéral s'exprimer en français.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): C'est une blague en passant, continuez.

M. PINARD: Tout ce qui est intraprovincial relève de la juridiction du ministère des Transports provincial et tout ce qui est interprovincial et international relève de la juridiction fédérale. D'ailleurs, c'est la même chose dans tous les pays. On a des gens comme Ralph Nader et comme Philip Edmonston, ici au Québec, qui s'assurent que les véhicules qui circulent sur nos routes sont aptes à circuler sans danger pour la population.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 1, adoptée?

M. RUSSELL: M. le Président, avant de discuter d'autre chose, je voudrais revenir d'une façon très sommaire sur la question des poids et mesures en ce qui concerne les véhicules. Je pense que le député de Charlevoix a exposé d'une façon assez claire la situation dans la discussion qui a eu lieu, mais, quand même, il s'agit ici que le ministre précise, d'une façon très claire, afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, l'interprétation de ce qu'a voulu dire le député de Charlevoix.

D'abord, je crois bien que le véhicule qui circule sur des routes qui ne dépendent pas pour l'entretien de la Voirie ne relève pas des inspecteurs des poids et mesures du ministère des Transports, ni de la police provinciale. Je pense que cela a été clairement établi. Deuxièmement, l'autre point qui a été établi d'une façon assez claire, c'est que, lorsqu'il s'agit d'une industrie quelconque, d'une scierie, si elle le désire, si elle n'est pas satisfaite, si elle n'a pas négocié de prix raisonnables avec ceux qui font le transport de sa marchandise, elle peut facilement s'équiper de véhicules et transporter elle-même sa marchandise.

Je crois que ceci devrait être précisé par le ministre. Je pense bien avoir clairement compris l'exposé qu'a fait le député de Charlevoix. C'est dans ce sens qu'il a voulu établir les faits.

M. PINARD: Je pense que la meilleure façon d'interpréter les paroles du député de Charlevoix est de prendre le document intitulé "Entente entre le ministère de la Voirie et des Transports et les camionneurs artisans". Le député de Shefford verra quelles sont les conditions de cette entente, quels sont les avantages et limites qui font que le ministère

pourra faire appliquer ces nouvelles normes au plan des charges, à quel endroit cette application se fera, quel est le régime qui prévaudra pour les uns et les autres selon que le transport se fera sur le réseau routier provincial ou qu'il sera fait sur le réseau privé.

Il arrive que des compagnies papetières, par exemple, utilisent le réseau routier qui a été construit aux frais de la compagnie sur sa concession. A ce moment-là, si la compagnie veut se prévaloir des avantages de ses propres camions.

Elle est libre d'utiliser des camions qui pourront porter des charges plus lourdes que celles prévues dans le règlement du ministère de la Voirie, mais il faut que ça reste à l'intérieur d'un territoire privé de façon que ces mêmes véhicules ne soient pas utilisés sur un réseau routier à caractère provincial, à caractère public.

M. RUSSELL: Je vais donner un exemple au ministre pour être plus précis et certain qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. A l'intérieur de parcs provinciaux, des routes de pénétration ont été faites partiellement par des compagnies de bois de papier ou presque totalement par elles et sont occasionnellement utilisées pour laisser circuler le public, avec permis, parce qu'on ne peut pénétrer dans ces parcs sans avoir un permis. Ces routes ne sont pas entretenues par la Voirie: elle sont en presque totalité entretenues par l'industrie et je pense que ni les inspecteurs des Transports ni la police provinciale n'ont le droit d'imposer des normes sur ces routes, étant donné qu'on n'en fait pas l'entretien et qu'elles ont été partiellement ou totalement faites par la compagnie de bois de papier. Je précise ce fait parce que je connais des cas et je ne voudrais pas qu'il y ait d'ambiguïté. Je sais que, dans certains milieux, la police provinciale s'est permis d'intervenir. Je ne dis pas qu'elle n'était pas bien intentionnée, mais je pense qu'elle dépassait ses droits ou qu'elle interprétait mal ses responsabilités. Je veux simplement citer ceci pour que ce soit clair. Je pense qu'il est logique et normal, lorsqu'une compagnie fait ses propres routes, qu'elle fait son propre entretien et que le public n'y circule que lorsqu'il a un permis pour y circuler, qu'elle puisse se servir des véhicules qu'elle veut.

M. BELAND: Avec ou sans permis?

M. RUSSELL: La compagnie est obligée d'enregistrer ses camions, il s'agit des poids et mesures. Je voudrais que ce soit bien établi. Il y a une autre question que je n'avais pas l'intention de soulever mais je pense qu'on peut la soulever à ce moment-ci. Je suis moi-même victime de cette chose dont j'ai dit un mot au sous-ministre adjoint. J'ai même écrit une lettre au ministre. Je ne veux pas détailler mais, simplement exposer la chose et nous pourrions peut-être y revenir cet après-midi pour donner

une réponse, si le ministre le juge à propos. C'est la loi qui fait que lorsque nous sommes manufacturiers en Ontario, dans le Québec ou dans d'autres provinces, notre camion du Québec peut transporter dans la province voisine et rapporter la charge que nous voulons dans le Québec. Mais si le camion de l'autre province vient ici ou près des frontières du Québec chercher un produit dans le Québec pour retourner en Ontario, ça devient une infraction à la loi. Je pense que cette loi est rétrograde. Elle devrait être amendée. Il s'agit simplement d'un arrêté en conseil. Pour donner un exemple plus précis, j'ai une usine en Ontario, à Ajax, j'en ai aussi une à Mansonville. A l'occasion, il s'agit du cheval et du lapin, le lapin étant en Ontario. Deux ou trois fois par mois, un camion vient livrer près de la frontière du Québec et se rend à Montréal, puisque la matière première est maintenant fabriquée à Montréal, à Laval, par BASF, compagnie allemande qui a dépensé près de \$30 millions pour construire son usine à Montréal. Nous achetons là la matière première pour la transporter en Ontario et le camion se rend à Mansonville chercher un produit qui est manufacturé là pour le transporter en Ontario afin de le vendre. Actuellement, j'ai deux infractions que je n'ai pas l'intention de payer, et je suis informé que ceci se fait couramment. On ennuie l'industriel de cette façon. Il me serait facile de prendre mon équipement de Mansonville et de le transporter en Ontario, fabriquer totalement ce qui s'y fabrique, me retourner de côté, aller chercher la matière première à Sarnia et fabriquer Ajax. Mais, comme l'inverse se fait dans d'autres cas, je pensais faire exactement comme font les gens d'Ontario de temps à autre, mais je vois que si je le fais ma propre province, nos propres lois me pénalisent. Donc, je soulève ce point pour que le ministre nous donne une réponse. Pas nécessairement ce matin.

H pourra peut-être réexaminer l'arrêté en conseil et faire en sorte qu'il y ait un amendement ou une modification pour libérer les gens qui, de bonne foi, veulent exploiter leur commerce et avoir les mêmes avantages que donnent les autres provinces dans les mêmes cas.

M. PINARD: Le député de Shefford soulève tout le problème de la réciprocité des conventions qui peuvent exister entre certaines provinces canadiennes et certains Etats américains. En l'occurrence, dans le cas qui nous est soumis par le député de Shefford, il s'agit d'un problème de réciprocité qui pourrait exister entre le Québec, d'une part, et la province de l'Ontario, d'autre part.

Nous essayons de normaliser nos relations avec les provinces voisines et avec les Etats américains qui pourraient avoir intérêt à signer des ententes de réciprocité avec la province de Québec. C'est un comité qui a été formé au ministère, sous la direction du sous-ministre adjoint, M. Baril. Il y aura effectivement une

rencontre entre les autorités du ministère des Transports du Québec et celles du ministère des Transports de l'Ontario, le 28 mai, je crois, pour traiter de ce problème et rechercher la façon la plus équitable et la plus efficace pour régler les problèmes qui surviennent de part et d'autre de la frontière, de façon à ne pas discriminer nos industriels du Québec et à ne pas discriminer non plus les industriels de la province voisine qui peuvent avoir des intérêts économiques et industriels dans notre propre province.

Je pense que, pour faciliter ces échanges, pour faciliter l'industrialisation du territoire du Québec et pour permettre aussi les investissements étrangers dans notre territoire et, par contre, pour permettre aussi à des Québécois d'aller investir dans d'autres provinces, il y a intérêt à ce que des ententes soient signées et qu'elles correspondent, dans la mesure du possible, de façon qu'il n'y ait pas de pénalité induite.

M. RUSSELL: D'abord, il faut dire que cet arrêté en conseil est tellement âgé qu'il ne peut plus y avoir de relation avec lui.

M. PINARD: Oui, oui.

M. LE PRESIDENT: Relation, seul ou avec vous?

M. RUSSELL: Pour donner d'autres exemples au ministre...

M. PINARD: Le député sait que cela date de 1938.

M. RUSSELL: ... dont il pourra se servir lorsqu'il discutera avec les autres provinces. Il y a un concurrent — je me sers de lui parce que je connais le cas — qui manufacture dans l'Ontario, près de la frontière québécoise, qui enregistre tous ces camions dans le Québec et va chercher le produit en Ontario. Il fait son marché dans le Québec. A mon sens, là, on devrait réagir mais on ne fait rien dans ces cas-là. Lorsqu'on fait l'inverse, on est trafiqué devant les tribunaux. Comme j'aime aller devant les tribunaux, je promets au ministre que je vais y aller.

M. PINARD: M. le Président, je m'inscris en faux contre les remarques du député de Shefford qui prétend que le gouvernement ne fait rien. Nous sommes bien conscients du problème qu'il vient de soulever...

M. RUSSELL: Je m'excuse, j'ai peut-être mal interprété ma pensée.

M. PINARD: Il a été soulevé par d'autres également, et c'est pourquoi cette réunion dont j'ai parlé tantôt aura lieu entre les représentants du ministère des Transports et ceux du ministère correspondant à Toronto, pour en venir à la

rédaction d'une entente qui serait satisfaisante et aux uns et aux autres.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 1, traitements, salaires et allocations, adopté?

M. RUSSELL: M. le Président, si on continue les discussions générales là-dessus, je pourrais demander au ministre combien il y a de bureaux provinciaux? En somme, si je peux m'expliquer, ce sont des bureaux comme il en existe à Granby, Victoriaville, des bureaux administrés par des fonctionnaires?

M. PINARD: Cinquante.

M. RUSSELL: Actuellement, 50 en province. Est-ce l'intention du ministre d'en avoir encore plus?

M. PINARD: Oui, suivant la demande qui nous est faite, il est possible que le ministre décide d'en ouvrir quelques-uns de plus.

M. RUSSELL: Est-ce que le ministre juge que le nombre existant actuellement suffit pour répondre aux besoins actuels par le volume qui passe dans ces bureaux?

M. PINARD: D'après l'expérience qui a été faite et d'après les résultats que nous en tirons, il semblerait que c'est satisfaisant.

M. RUSSELL: Combien y a-t-il de bureaux à commission dans la province, actuellement?

M. PINARD: Hyena 153.

M. RUSSELL: Il y en a 153. Est-ce que le nombre a été augmenté depuis les deux ou trois dernières années?

M. PINARD: Il n'y a pas eu d'augmentation.

M. RUSSELL: Il n'y a pas eu d'augmentation. Est-ce qu'il y a baisse du volume de vente par ces bureaux avec la nouvelle politique du ministère?

M. PINARD: Bien, le parc automobile augmentant sensiblement d'année en année, je pense que la clientèle de ces bureaux augmente également dans la même proportion.

M. RUSSELL: La clientèle augmente dans ces bureaux dans la même proportion.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que nous pouvons considérer, messieurs, que toutes les catégories sont adoptées?

M. RUSSELL: Nous discutons assez globalement; je pense que cela va être une acceptation presque globale de l'article. En ce qui me concerne, j'ai simplement une question à laquelle

je le voudrais tenter d'avoir une réponse. C'est sur une taxe de \$30 à \$40 par permis de conduire qui serait imposée en 1973 à ceux qui n'ont pas d'assurance. Est-ce que cette politique est en voie d'être réalisée ou si c'est simplement un énoncé de principe?

M. PINARD: C'est une annonce de politique qui a été faite par le ministre des Institutions financières, Compagnies et Coopératives, M. Tetley. Cette annonce de politique aura des implications directement au ministère des Transports qui aura à en faire l'application. Nous sommes à étudier le document. C'est Me Ghislain Laflamme, directeur du Bureau des véhicules automobiles, qui en fait l'étude en ce moment et qui me donnera plus d'explications à ce sujet. Il y aura des implications au plan budgétaire, c'est bien entendu. C'est le ministère des Transports qui devra en défrayer le coût. Mais je pense qu'il y a des implications, au niveau de l'application de cette nouvelle politique, en matière d'assurance-responsabilité.

M. BELAND: Quel est le revenu net?

M. PINARD: Il s'agit plutôt d'un projet que d'une politique bien arrêtée dans le domaine. Je pense que nous avons, quand même, intérêt à aller rapidement dans cette direction pour donner la plus grande sécurité possible à nos concitoyens.

M. RUSSELL: C'est une politique qui sera assez dure d'application. En effet, je peux, au moment où je vais enregistrer mon automobile, être assuré. Je peux, le lendemain, résilier mon assurance. Je ne serai pas assujéti à ce coût additionnel que je devrais payer, si je n'avais pas de police d'assurance, au moment où je veux enregistrer mon automobile.

M. PINARD : Je vais demander au sous-ministre adjoint, M. Baril, de répondre plus spécifiquement à cette question du député de Shefford.

Si jamais ce projet devient une réalisation, sûrement que les compagnies d'assurance auront l'obligation d'informer le directeur du Bureau des véhicules automobiles de toute vérification, comme c'est le cas, d'ailleurs, à la Régie des transports où le transporteur, détenteur d'un permis de la régie, doit prouver qu'il est assuré et prouve, sur la non-réception d'un document, que son assurance est maintenue. Maintenant, si cette assurance est abandonnée durant l'année, une formule à cet effet est prévue déjà et le Bureau des véhicules automobiles en est informé. Conséquemment, le permis de conduire et les plaques d'immatriculation de l'individu sont retirés.

M. RUSSELL: Si je comprends bien, la compagnie d'assurance ne pourra pas résilier une police sans en avertir le ministère.

M. PINARD: Exact.

M. RUSSELL: M. le Président, au sujet des permis, une politique a été annoncée par le prédécesseur du ministre, à l'effet que les propriétaires de "trailers", comme on les appelle communément, paieraient beaucoup moins pour leur enregistrement qu'ils paient actuellement. Est-ce un projet en voie de réalisation?

M. PINARD: Toutes les provinces canadiennes et les Etats américains avec lesquels nous avons des ententes de réciprocité, même les Etats et provinces avec lesquels nous n'avons pas d'entente, immatriculent leurs véhicules commerciaux à partir du poids total en charge possible du véhicule. Au Québec, nous immatriculons en partant du poids net du tracteur et du poids net de la remorque. Vous voyez le problème que cela crée au niveau de la réciprocité, parce que toute entente de réciprocité commence par les mots "En accord avec les lois existantes au Québec". Etant donné que nous avons une base différente d'immatriculation, nous partons déjà avec un problème qui nous amène à ne pas donner à l'Etat ou à la province avec laquelle nous avons des ententes un privilège semblable à celui qui nous est accordé. Vous savez qu'on a deux remorques et demie, à peu près, pour chaque tracteur. Alors, si on immatricule la remorque à partir du poids net, on force la compagnie qui fait affaires au Québec à immatriculer toutes les remorques qui sont sujettes à venir au Québec. Par contre, si on a un coût nominal, comme c'est le cas ailleurs, bien, on peut acheter 150, 200 ou 300 plaques d'identification, non pas des plaques d'immatriculation, et utiliser l'équipement à meilleur escient.

L'an dernier, des études ont été faites sur l'adoption de l'immatriculation sur le poids total en capacité de charge du tracteur et un coût nominal. Possiblement que le ministère des Finances verra à déterminer, ou le ministère du Revenu, quelle est l'attitude que le ministère des Transports prendra vis-à-vis de la nouvelle immatriculation. Mais c'est un projet qui est complet, l'étude est terminée, et la politique est ministérielle et gouvernementale.

M. RUSSELL: C'est une chose qui est en voie de se réaliser avec le temps.

M. LE PRESIDENT: Le député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): Je voudrais savoir, du ministre des Transports, s'il y a eu une étude de faite concernant la motoneige. Combien de véhicules sont immatriculés? Quels sont les revenus directs ou indirects créés par la motoneige, les emplois que cela a créés, l'entretien, les taxes sur l'essence, les taxes de vente, etc.? Est-ce qu'il y a possibilité d'avoir un montant global? Combien cela peut-il rapporter à la province, environ, cette industrie?

M. PINARD: Une étude économique a été faite précisément sur le problème soulevé par le député de Wolfe. Elle est en voie d'être terminée. C'est un comité composé de fonctionnaires et également de représentants de l'entreprise manufacturière de motoneiges, de façon que le rapport qui sera soumis au ministère soit bien représentatif de la réalité dans ce domaine et que les statistiques soient vraiment des statistiques mises à jour.

Comme c'est un travail dont nous avons absolument besoin pour en arriver à la codification des normes et devis, quant à la fabrication des motoneiges, quant aux mesures de sécurité qui doivent être appliquées, vous comprendrez que, dans le cadre de la discussion qui se fera sur le bill 23, ce sont des renseignements dont le ministre a absolument besoin pour informer la Chambre et la population en général.

M. LAVOIE (Wolfe): Si je demande ces renseignements, M. le Président, c'est que des amateurs de motoneige trouvent que le ministère, en retour des sommes qui lui sont versées, ne dépense pas beaucoup pour améliorer leur situation, les pistes ou différentes choses. A part les annonces que le ministère fournit gratuitement, il ne dépense pas grand-chose concernant la motoneige, qui est une source de revenus très appréciable dans la province, actuellement.

M. PINARD: Je serai plus en mesure de donner toutes les explications sur ce que demande le député de Wolfe lorsque nous reprendrons la discussion du bill 23. Comme il y a un chapitre consacré spécialement au sport de la motoneige, aux parcours qui sont établis sur le territoire du Québec, j'aurai l'occasion d'expliquer de quelle façon nous agissons dans ce domaine et l'action que les ministères entreprendront pour donner satisfaction aux utilisateurs de ce véhicule, qui sont de plus en plus nombreux.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que c'est à la même occasion...

M. BERTHIAUME: Si le député de Wolfe me le permet, je ne veux pas engendrer une discussion qui devra avoir lieu à un autre moment, mais sur le point qu'il vient de soulever, concernant les revenus que retire la province de la motoneige, d'une façon générale, je pense que le raisonnement qu'il faut faire, c'est que, si nous retournions à la source tous les revenus que nous avons, il n'y aurait pas lieu de les retirer, si on veut les distribuer. Alors il est inconcevable que les \$30 millions environ, par exemple, qu'on retire de la motoneige on les remette à la motoneige.

M. LAVOIE (Wolfe): Non mais sans les remettre complètement...

M. BERTHIAUME: Qu'on en remette plus qu'on en remet ou qu'on en a remis dans le passé, d'accord. Mais je pense que le raisonnement qu'on entend, que j'ai entendu souvent moi aussi, est faux à la base.

M. RUSSELL: Quel est le montant que le fédéral remet dans le cas de la motoneige?

M. BERTHIAUME: Remet?

M. RUSSELL: Le fédéral retire un montant de taxes assez important dans le domaine de la motoneige, la taxe du manufacturier. Quel est le montant qu'il remet?

M. PINARD: Le député sait fort bien que ce problème fait partie du problème global posé par la péréquation des revenus établie par le gouvernement canadien et avec les provinces. C'est un problème de redistribution des mentants perçus.

M. LAVOIE (Wolfe): J'en profite pour demander des renseignements au ministre — je ne sais pas si ce sera inclus dans les règlements du bill 23 — sur les droits de passage pour les gens qui pratiquent ce sport dans les concessions forestières du gouvernement, chez les particuliers, chez les compagnies comme la Domtar. Est-ce qu'il y a certains droits de passage qui vont être accordés à ces gens, et de quelque façon?

Dans certaines localités, 90 p.c. du boisé appartient à des compagnies forestières. Premièrement, est-ce que ces compagnies forestières sont responsables des accidents de motoneige qui peuvent survenir sur leurs terrains privés? Est-ce que le gouvernement les forcera à donner des permis de parcours de motoneige sur leurs terrains sans qu'elles soient pénalisées en cas d'accidents, etc? Ce sont des choses à venir.

Nos électeurs nous posent ces questions-là. Nous ne savons pas où nous adresser nous-mêmes.

M. PINARD: Ce sera expliqué lorsque nous reprendrons la discussion du bill 23. J'aurai l'occasion de dire au député et à la population en général quelles seront les réglementations qui viseront à résoudre les problèmes soulevés par le député de Wolfe.

M. RUSSELL: Je pense que ce cas a été discuté au ministère des Terres et Forêts. L'information que nous avons eue du ministre des Terres et Forêts c'est que les gens pénètrent en forêt sans aucune permission de personne. En somme, sur les terrains de la couronne, la couronne est protégée par une assurance tous risques, la même chose dans le cas des concessions de compagnies qui sont protégées par une assurance tous risques. Mais les gens sont quand même responsables des dommages qu'ils causent en forêt sur un terrain de la couronne,

comme ils sont responsables des dommages qu'ils causent en forêt sur les terrains d'une compagnie privée. Dommages que la plupart ne paient jamais. Mais il devrait y avoir — et je pense que le ministre des Terres et Forêts, conjointement avec le ministre des Transports — une réglementation afin de s'assurer que ces dommages commencent à être limités d'une façon raisonnable et raisonnée.

M. LAVOIE (Wolfe): Je voulais soumettre un exemple au ministre. Un certain club de motoneige qui existe a obtenu la permission de la compagnie Domtar de circuler dans le parcours qu'ils ont actuellement. Le parcours étant devenu trop étroit, on veut l'élargir, et pour ce faire on a besoin de la permission de la compagnie Domtar qui ne semble pas vouloir la leur accorder, toujours dans l'intention de se protéger contre d'éventuels accidents, etc.

Est-ce que, dans les réglementations du ministère des Transports, il pourra faire quelque chose à ce sujet-là?

M. BERTHIAUME: Nous ne pouvons quand même pas forcer les compagnies à...

M. LAVOIE (Wolfe): Oui, mais si les gens ne peuvent pas aller sur les terrains privés, ils ne pourront pas en faire du tout. En certains endroits vous avez 90 p.c. du terrain qui appartient à des compagnies.

M. BERTHIAUME: Je peux vous donner en deux temps trois mouvements notre optique sur tout ce problème des sentiers. Sur les terres de la couronne, c'est facile. Le ministère des Terres et Forêts a développé l'an dernier un certain nombre de pistes, puis espérons que ça continue. C'est une question, je pense, qui aurait pu être posée aux Terres et Forêts.

M. RUSSELL: Elle a été posée.

M. BERTHIAUME: Bon, tant mieux. Non, non, je commence, je veux vous donner l'optique. Le ministère des Terres et Forêts a aussi conclu des ententes avec un certain nombre de compagnies privées pour rendre accessibles leurs terrains aux motoneigistes l'hiver. Troisièmement, le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, dans ses parcs, a aussi des sentiers. Quatrièmement, il y a tous les sentiers tracés par les clubs de motoneige eux-mêmes.

Ce que nous visons, c'est, sur une période de quatre ou de cinq ans, arriver à près de 16,000 milles de pistes dans la province. Le problème qui se pose — je l'ai expliqué ailleurs — c'est l'endroit où sont situées ces pistes. La concentration de motoneigistes est évidemment dans la région métropolitaine de Montréal où, pour se divertir convenablement, le motoneigiste doit se rendre à 30, 40 milles de chez lui, tandis que celui de la région du Lac Saint-Jean, par exemple, ou de Charlevoix peut presque sortir

dans sa cour et s'engager sur une piste de motoneige.

Je dis ceci pour expliquer que, quand on parle de terrains privés, il ne nous semble pas nécessaire d'être très exigeants de ce côté-là, parce que dans les régions où il existe des terres comme celle dont parle le député de Wolfe, ce n'est pas où l'on trouve la grande pénurie de pistes. La pénurie de pistes se trouve dans la région métropolitaine de Montréal, en allant vers les Cantons de l'Est et en montant vers les Laurentides. C'est là qu'est le gros problème. Finalement, nous le considérons comme un problème de sécurité, mais je ne crois pas qu'on le réglerait de cette façon, et je ne vois pas l'avantage qu'on pourrait avoir à forcer les compagnies privées à faire les gestes que propose le député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous, vous dites que le type qui demeure dans les Cantons de l'Est, au Lac Saint-Jean ou ailleurs peut prendre la piste presque derrière sa maison. Mais au moment où il dépasse sa cour, par exemple, il tombe sur les terrains de compagnies forestières. Et ça prend une permission pour passer sur les terrains de ces compagnies, quand même.

M. BERTHIAUME: Forcément, les clubs de motoneige eux, obtiennent les permissions pour leurs sentiers. Ils doivent le faire. D'ailleurs, la réglementation que nous prévoyons pour la motoneige va l'exiger. Je cherche le nom de l'association de motoneige qui m'échappe tout à coup.

De toute façon, elle a une réglementation. Les clubs de motoneige ont une réglementation de façon générale et exigent, de la part de leurs membres qui construisent des sentiers qu'ils obtiennent des droits de passage avant de construire les sentiers ou même de les utiliser. Nous devons, dans notre réglementation, inscrire cette exigence. A l'heure actuelle on n'a pas les moyens législatifs de le faire, mais avec l'adoption de la loi 23, on le pourra. Je ne sais pas si ça répond à votre question.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est ce qu'on demande qu'il y ait des règlements qui vont favoriser cette catégorie de gens?

M. PINARD: Oui, assurément.

M. LE PRESIDENT: Je pense que cette chose pourrait être discutée lors de l'étude du bill 23 concernant les motoneigistes. Le député de Lotbinière.

M. BELAND: Quel a été le revenu brut du bureau des véhicules automobiles? L'avez-vous, globalement?

M. PINARD: C'est \$108 millions pour l'immatriculation seulement. Il y a \$15 millions qui s'ajoutent pour la taxe de vente. Le revenu

total, y inclus les droits de la régie perçus, est de l'ordre de \$126,500,000, au complet.

M. BELAND: Le revenu net?

M. PINARD: Moins le budget que vous avez pour l'année dernière.

M. LE PRESIDENT: On peut considérer que les catégories 1, 2, 3...

M. RUSSELL: M. le Président, j'aurais une question. Je serai peut-être hors d'ordre, le ministre n'est pas obligé d'y répondre, c'est peut-être à un autre ministère. Est-ce l'intention du gouvernement d'instaurer l'assurance-automobile obligatoire?

M. PINARD: C'est un projet qui est étudié en ce moment conjointement par le ministère des Transports, par le ministère des Institutions financières et par celui de la Justice.

M. RUSSELL: Et il n'y a rien de défini?

M. PINARD: Nous espérons être en mesure de dégager des éléments de solution à ce problème et de proposer des recommandations au conseil des ministres pour fins de modification à la loi s'il y a lieu.

M. LAVOIE (Wolfe): A la suite du rapport de la commission Gauvin.

M. PINARD: Oui, il y a eu un rapport soumis par cette commission.

M. RUSSELL: En somme, une étude assez sérieuse se fait afin d'améliorer la situation actuelle, laquelle est déplorable dans plusieurs cas.

M. PINARD: C'est un problème global, composé de plusieurs éléments. La province de Québec a intérêt, comme toute autre province du pays et la plupart des Etats américains, à normaliser la législation dans ce domaine de façon à assurer la plus grande sécurité aux citoyens et accroître toute mesure de sécurité qui aurait pour effet de faire baisser sensiblement les primes d'assurance et faire diminuer de façon très sensible également les accidents mortels sur nos routes et les accidents qui causent des dégâts matériels considérables.

Je pense que c'est un problème d'ensemble qu'il faut étudier en profondeur afin d'en dégager les meilleurs éléments d'une solution efficace et rentable.

M. RUSSELL: Est-ce une question étudiée par un comité interprovincial ou si c'est simplement à l'intérieur de la province?

M. PINARD: C'est une étude entreprise par divers paliers gouvernementaux et législatifs à l'intérieur du Canada; c'est pancanadien.

M. RUSSELL: Sans l'invitation du fédéral; le fédéral dans les galeries?

M. PINARD: Je pense bien qu'il ne faut pas être mesquin à ce point. Le Conseil canadien de la sécurité, par exemple, fait d'excellents travaux de recherche, et je ne vois pas pourquoi le Québec ne s'en prévaudrait pas. De là à dire que le Québec ne sera pas autonome et n'indiquera pas sa primauté législative dans les domaines qui relèvent de sa juridiction, c'est un autre problème. Nous avons l'intention de prendre nos responsabilités là où elles nous appartiennent. Je ne suis pas prêt à dire que nous ne mettrons pas en commun nos travaux de recherche. Au contraire, je vais demander à mon ministère de participer à tous ces travaux de recherche qui sont pertinents et qui sont vraiment de très haute qualité, à certains égards, dans certains domaines.

M. RUSSELL: Quel est le coût que paie le fédéral pour l'enregistrement d'un camion dans le Québec?

M. PINARD: Le ministère de la Défense nationale paie \$2.50 pour fixer une plaque Canada sur ses voitures; il payait antérieurement \$2.50 pour afficher une plaque Québec. Etant donné que ces véhicules sont appelés à se déplacer entre le camp de Petawawa, le camp Gagetown et le camp Valcartier ici, nous avions comme résultat des voitures de l'Ontario qui étaient ici et des voitures du Québec qui étaient en Ontario et des voitures du Nouveau-Brunswick qui étaient quelque part à Halifax. Le ministère de la Défense nationale a demandé d'immatriculer avec une plaque Canada et cela a été accepté. Nous percevons les mêmes droits d'immatriculation qu'antérieurement, alors que nous n'avons aucun travail de bureau à faire. Le ministère de la Défense nationale fait parvenir au ministère des Transports la liste complète des voitures du ministère de la Défense nationale qui sont stationnées dans la province de Québec, pour fins d'assurance, de responsabilité, et le reste.

M. RUSSELL: Quel est le coût que paient les municipalités?

M. PINARD: Les municipalités paient un coût nominal de \$25 pour une plaque de catégorie G.

M. RUSSELL: Plus \$1 pour la plaque.

M. PINARD: Oui.

M. LE PRESIDENT: Catégories 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 11, adoptées?

M. RUSSELL: Vous allez trop vite. Catégories 1, 2, 3, ça va bien. A la catégorie 4, je vois \$2,500,000; il y a une baisse.

M. PINARD: C'est l'imputation du service de l'informatique qu'on a vue tout à l'heure.

M. RUSSELL: C'est la même explication?

M. PINARD: Exactement la même.

M. RUSSELL: Adopté, M. le Président, quant à moi, à moins qu'il n'y ait d'autres questions.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 5, adopté.

M. RUSSELL: Le loyer, c'est encore la même explication?

M. PINARD: C'est la même chose.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 6, adopté. Catégorie 7?

M. RUSSELL: A la catégorie 7, M. le Président, pourrions-nous avoir le détail?

M. PINARD: Le contrat des plaques est octroyé et ensuite toute la papeterie, cartes de demande et tout ce qui s'ensuit.

M. RUSSELL: Est-ce que le coût des plaques est le même qu'il a toujours été? Est-ce que c'est le même entrepreneur qui fait encore les plaques depuis X années?

M. PINARD: C'est St. Lawrence Manufacturing. La compagnie manufacturière Saint-Laurent.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A quel endroit?

M. PINARD: A Valcartier.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): A Valcartier?

M. PINARD: A Beauport.

M. RUSSELL: Est-ce que la négociation est faite par le service général des achats ou par le ministère?

M. PINARD: Cela a été fait longtemps par le service général des achats et c'est purement et simplement le renouvellement d'un contrat...

M. RUSSELL: ... d'un contrat avec une clause de renouvellement automatique, sans avis.

M. PINARD : A peu près oui.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 8, matériel et équipement?

M. LAVOIE (Wolfe): Je vois à la page 543 des comptes publics, pour des amis que vous connaissez bien, Brink's Express Company of Canada, \$17,038.50 Quel genre de transport font-ils?

M. PINARD: Ils font tous les bureaux à salaires du bureau des véhicules automobiles pour la perception des montants, deux fois ou trois fois par jour.

M. RUSSELL: Je pensais que c'étaient eux qui faisaient le transport entre Ottawa et Québec pour l'enregistrement des camions de l'armée, de la Défense nationale.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Catégorie 8, matériel et équipement?

M. RUSSELL: A la catégorie 8, il y a une augmentation. J'aimerais avoir des explications. C'est une augmentation qui dépasse 100 p.c.

M. PINARD: Le député de Shefford affectonne particulièrement les petits montants.

M. RUSSELL: Ce sont les augmentations en pourcentage qui me frappent. Je surveille les intérêts du ministre des Finances.

M. PINARD: Nous désirons modifier les véhicules automobiles qui servent aux examinateurs qui font passer les examens de conduite en province. Ces véhicules sont des voitures de 1967 qui doivent être changées. C'est la raison de l'augmentation.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 8, adopté?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 9...?

M. BELAND: M. le Président, n'étions-nous pas censés suspendre à 12 h 30?

M. LE PRESIDENT: Oui, mais nous allons finir, si vous me le permettez.

M. RUSSELL: A moins que vous ayez quelque chose à la catégorie 11, c'est adopté.

M. TREMBLAY (Sainte-Marie): Catégorie 11, autres dépenses, adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Alors toutes les catégories de l'article 2 sont adoptées.

M. RUSSELL: M. le Président, il y a encore une augmentation à autres dépenses. Je me demande s'il n'y a pas abus.

M. PINARD: Pour les autres dépenses, ce sont des repas pour le temps supplémentaire. Nous avons aussi, à autres dépenses, les sommes d'argent que nous devons remettre à différentes banques à cause des faux billets de banque qui nous sont présentés à l'occasion. Nous avons pour quelques milliers de dollars par année de faux billets qui nous sont renvoyés par la banque parce qu'à l'intérieur d'un dépôt nous avions un faux billet de \$10 ou de \$20.

M. RUSSELL: Vous vous faites prendre, vous aussi?

M. PINARD: M. le Président, je pense que nous venons de parler de repas. Si cela vous tente d'aller manger... Alors, nous pouvons suspendre ou continuer jusqu'à une heure, comme vous le voudrez.

M. LE PRESIDENT: Personnellement, j'avais une entrevue de prévue pour midi trente.

M. PINARD: Alors,...

M. RUSSELL: Nous reprendrons...

M. PINARD: ... comme vous avez la haute autorité sur les travaux de cette commission, nous vous laissons le soin de décider.

M. RUSSELL: Nous allons respecter votre décision, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Disons que pour la rédaction du journal des Débats, toutes les catégories de l'article 2 sont adoptées. Nous suspendons jusqu'après la période des questions, à quatre heures.

UNE VOIX: Même endroit?

M. LE PRESIDENT: Oui.

UNE VOIX: A quelle heure?

M. LE PRESIDENT: Après la période des questions.

(Suspension de la séance à 12 h 32)

Reprise de la séance à 16 h 8

M. PILOTE (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): A l'ordre, messieurs!

M. LEGER: M. le Président, si vous voulez bien remplacer le nom de M. Tremblay, député de Sainte-Marie par celui de M. Léger, député de Lafontaine.

M. LE PRESIDENT: Avant de commencer l'étude des crédits, M. Léger du comté de Lafontaine remplace M. Tremblay du comté de Sainte-Marie. Ce matin, nous étions rendus à l'article 3: Service de l'inspection. Alors, si le ministre veut faire un résumé global de cet article, quitte, par la suite, à passer aux questions.

Service de l'inspection

M. PINARD: Le service de l'inspection est dirigé par M. Maurice Ferland. Le nombre d'employés est de 131. L'estimation des dépenses est de \$1,263,900 et l'estimation des revenus est de \$4 millions. Les objectifs poursuivis par le service de l'inspection sont les suivants. Il s'agit du contrôle, sous l'autorité du ministère, et de l'application des ordonnances de la Régie des transports en ce qui a trait aux rouliers publics, aux transporteurs de passagers détenteurs de permis de la régie. Deuxièmement, du contrôle de l'application des règlements du lieutenant-gouverneur en conseil relativement à l'article 49 du code de la route, en ce qui a trait aux dimensions, à la pesanteur des véhicules de commerce et de livraison, y inclus les autobus, ainsi qu'à la circulation de certaines catégories de véhicules automobiles. Troisièmement, de l'application des ententes de réciprocité existant entre les différentes provinces et les Etats américains, en ce qui a trait au transport des passagers et des marchandises, moyennant rémunération. Et quatrièmement, de l'application des dispositions de l'arrêté en conseil 3142, relatives aux pesanteurs permises sur les routes publiques.

M. RUSSELL: M. le Président, je pense que cet article a été partiellement discuté ce matin, en ce qui concerne les poids et les mesures. Mais, il y a quand même une chose qui me frappe, c'est que le personnel passe de 125 à 131 personnes et qu'on baisse les crédits. Je me demande si l'on baisse les salaires ou si le montant qui avait été voté l'an dernier n'a pas été dépensé.

M. PINARD: L'an dernier, on a demandé l'engagement de 60 surveillants routiers additionnels. Et durant l'année, cela a pris tout de même trois, quatre ou cinq mois avant que nous ne puissions combler l'effectif demandé.

Il en résulte qu'en septembre dernier, au moment de la préparation des budgets, le comité du budget nous a alloué seulement 60 p.c. des postes non comblés si bien que, présentement, nous sommes au débit de \$40,000 à ce poste, débit qui va se combler graduellement avec les départs, les congés de maladie et ces choses-là. La situation semble un peu moins flagrante dans les autres services mais ça existe comme politique financière et gouvernementale budgétaire.

M. RUSSELL: Quand on parle de revenus à cette catégorie, est-ce qu'il s'agit du coût des permis?

M. PINARD: Cela comprend les revenus qui sont perçus pour et au nom du bureau des véhicules automobiles par le service d'inspection sur la pesanteur des véhicules de commerce non chargés et aussi chargés, en d'autres mots, la variante entre le poids déclaré du véhicule au moment de son immatriculation et le poids réel net du véhicule lorsqu'il est pesé. Il y a deux ans, il y a eu une espèce de "blitz" par les inspecteurs du ministère démontrant que pour à peu près 90 p.c. des véhicules commerciaux, le poids réel était supérieur au poids déclaré. Cette augmentation se réfléchit chaque année et on a pris \$1,700,000 la première année; c'est devenu \$2,400,000 automatiquement l'année suivante avec les nouveaux camions ou plutôt les camions qui sont pesés pour la première fois, graduellement, ce montant se chiffrera par \$4 millions.

M. RUSSELL: En résumé, ce sont les camions qui sont pesés sans leurs accessoires, avant qu'on accorde le permis. Les accessoires sont ensuite ajoutés pour utilisation.

M. PINARD: Exact.

M. RUSSELL: Et l'inspecteur les prend en flagrant délit et on a une charge additionnelle qui se fait.

M. LAVOIE (Wolfe): Combien avez-vous eu de causes à la suite de rapports d'inspecteurs l'an passé?

M. PINARD: De mémoire, environ 2,400 causes d'infractions, mais pas nécessairement des poursuites.

M. RUSSELL: J'allais justement faire suite à cette question. Lorsqu'on prend quelqu'un en défaut de cette façon, est-ce qu'on fait simplement une charge additionnelle ou si on donne une contravention?

M. PINARD: Il y a un avis de 48 heures de voir à immatriculer le véhicule tel quel. Le tout est soumis au ministère de la Justice. En vertu du code de la route, il peut y avoir une pénalité additionnelle de \$100.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 1. Adopté.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que les mêmes inspecteurs qui font les inspections émettent les rapports en ce qui concerne les autobus scolaires?

M. PINARD: Non. Les inspecteurs qui font les rapports pour les autobus scolaires ou qui inspectent des véhicules servant au transport des écoliers sont des mécaniciens qui relèvent du service de la sécurité routière. C'est l'article suivant.

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord!

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. RUSSELL: Adopté.

M. PINARD: Je dois ajouter par contre, si M. le Président le permet, que ces inspecteurs s'assurent, par exemple, que les détenteurs d'un contrat du ministère de l'Éducation restent à l'intérieur des normes du ministère de l'Éducation dans le transport des écoliers. Ils n'ont rien à voir avec le véhicule tel quel à moins qu'il ne soit définitivement hors d'usage ou quelque chose du genre.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 2?

M. LAVOIE (Wolfe): Adopté.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 3. Adopté. Catégorie 4. Adopté. Catégorie 5?

M. RUSSELL: A la catégorie 5: Entretien et réparations, il y a une baisse assez marquée. Est-ce qu'on pourrait nous donner des explications qui justifient cette baisse? Est-ce que le montant de \$104,000 a été dépensé?

M. PINARD: A cause de la reformulation des catégories budgétaires, si vous remarquez à la catégorie 7, il y a une augmentation de \$30,000, soit de \$98,000 à \$128,000.

M. RUSSELL: C'est une augmentation.

M. PINARD: Normalement, c'était dans la même catégorie. Vous voyez une diminution, à un endroit, de \$104,000 à \$26,000. Il y a l'augmentation de \$98,000 à \$128,000 et, de l'autre côté, vous voyez \$170,000 comparativement à \$151,000. Cela a été catégorisé de façon différente alors que c'était inclus dans une même catégorie antérieurement.

M. RUSSELL: Est-ce qu'on peut donner l'explication de ce que comprennent les \$26,000?

M. PINARD: Oui. \$15,300 d'automobiles; il y a \$2,000 de matériel de communication, ce sont des postes de radio...

M. RUSSELL: L'entretien seulement?

M. PINARD: Oui, l'entretien. Machines de bureaux: \$1,300; matériel divers: \$500; et des balances: \$7,000. Ce sont des dynamomètres, de petites balances portatives pour un montant de \$7,000, ce qui donne un total de \$26,100.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. RUSSELL: M. le Président, est-ce que c'est à cet article qu'on peut discuter des balances qui vont être installées le long des routes pour contrôler le poids des véhicules?

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: Est-ce qu'il y a un schéma, est-ce que le travail est commencé pour faire l'installation de ces balances d'une façon permanente? Est-ce que c'est fait par le ministère des Transports ou si cela sera fait par le ministère de la Voirie ou des Travaux publics?

M. PINARD: Je pense que l'installation sera faite par le ministère de la Voirie. Nous voulons donner un caractère de permanence à certaines balances de façon que notre inspection se fasse plus efficacement, compte tenu des nouvelles dispositions qui ont été adoptées quant au contrôle des charges et des poids dont on a parlé ce matin. Dans d'autres régions, il faudra probablement en venir à l'installation de balances à caractère permanent également.

Comme l'a souligné tantôt le sous-ministre Baril, nous avons fait l'achat de balances portatives qu'on appelle communément des dynamomètres pour permettre aux inspecteurs de faire des inspections rapides et, je l'espère, quand même efficaces. Si la preuve révèle qu'il faudrait augmenter le nombre de balances permanentes, je pense que le ministère ne devrait pas hésiter à en faire l'acquisition et l'installation pour augmenter la surveillance et obtenir le résultat désiré par l'établissement de nouvelles normes et de nouveaux devis.

M. RUSSELL: Je ne mets pas en doute la parole du ministre ni celle des conseillers qui lui ont fait part de ces petites balances qu'on utilise sur la route, mais je ne partage pas son point de vue sur l'efficacité.

M. PINARD: Je pense bien qu'il faut admettre au départ que les balances à caractère permanent sont installées dans les grands axes routiers où les calculs de circulation nous indiquent que c'est là qu'il passe le plus grand nombre de véhicules avec des charges. Cela étant acquis, je pense qu'il faut admettre les résultats qui indiquent l'inspection la plus efficace. Dans le cas d'axes routiers plus mineurs, est-ce indiqué pour le moment d'installer des balances à caractère permanent pour faire l'inspection? Je laisserais peut-être le soin au sous-ministre Baril de nous dire ce qu'il en

pense puisqu'une étude commune est faite en ce moment par le ministère des Transports et le ministère de la Voirie pour savoir quelle est la meilleure solution dans les circonstances.

Il a été défini, avec les ministères de la Voirie et des Transports, suivant une étude, tel que le ministre le mentionnait tout à l'heure, du flux routier, d'installer douze postes permanents dans toute la province, de supporter ces douze postes permanents par des balances qui servent présentement au contrôle de pesantier pendant la période du dégel et sur les routes très secondaires et de se servir de dynamomètres qui donneraient la pesantier axiale du véhicule qui circule sur les routes secondaires. Ce qui veut dire qu'il n'y aurait pas de possibilité de passer outre à un poste de pesée en utilisant les routes secondaires. La raison du dynamomètre est un peu pour voir à ce que le camionneur ne puisse pas contourner le poste de pesée permanent et aussi d'assurer que si la pesantier axiale excède les limites permises, ce camionneur-là puisse être référé à un poste permanent de pesée pour que le poids total en charge soit confirmé.

Et des douze postes de pesée qui ont été préconisés, deux sont présentement installés: un à Saint-Romuald, en direction est-ouest et un à Beloeil, en direction ouest-est, sur la route 20. Il y en a un autre en voie de construction sur la route 40, entre Berthier et Montréal. Il y a différents postes que je n'ai pas en mémoire et qui viendront compléter le nombre total de douze. D'ailleurs, au budget — comme vous allez le voir un peu plus loin — il y a une demande de \$500,000 en immobilisation qui vient concrétiser l'installation de cinq postes additionnels durant l'année en cours.

M. RUSSELL: Qui va être responsable du fonctionnement des balances? Est-ce que ce seront les inspecteurs du ministère des Transports ou si ce sera la Sûreté provinciale?

M. PINARD: Présentement, c'est un travail conjoint du ministère de la Voirie et du ministère des Transports. La voirie pèse et les inspecteurs du ministère agissent comme surveillants routiers, puisqu'ils sont agents de la paix. À l'avenir, il y a une politique d'établie qui a été définie par les deux ministères: le ministère des Transports sera le seul à s'occuper du contrôle des poids et des charges sur les routes.

M. RUSSELL: M. le Président, je reviens aux petites balances qu'on va utiliser d'une façon, je pourrais peut-être dire portative. J'espère que les inspecteurs qui vont les utiliser seront assez larges d'esprit, parce que, d'après mes renseignements, elles ne sont pas très justes pour peser certains camions.

M. PINARD: C'est pour cela qu'on les réfère à une balance permanente.

M. RUSSELL: D'accord. Parce que j'allais compléter et dire que si l'on doute, par les références qu'on a, on peut facilement les diriger vers une balance permanente pour confirmer le voyage.

M. PINARD: On me dit que la variation en plus ou en moins est de 8 p.c. C'est quand même assez satisfaisant dans les circonstances. Mais, il faut ajouter, comme vient de le souligner le député de Napierville, qu'il y a quand même un autre point de contrôle qui est la balance permanente, au cas où il y aurait des griefs. Je pense qu'il y en a. C'est normal.

M. RUSSELL: Je comprends qu'il y a une variation et le ministre le comprend aussi. J'espère que ceux qui auront à appliquer la loi vont le comprendre de la même façon, pour éviter bien des problèmes ou des difficultés internes.

M. PINARD: On m'informe qu'il n'y a pas d'avis d'infraction qui sont remis au propriétaire du véhicule dont la charge n'est pas conforme aux normes et devis spécifiés par nos règlements. Il y a simplement un rapport qui est fait sur la pesée faite à l'aide du dynamomètre.

À ce moment-là, je ne pense pas qu'il y ait de raison de...

M. RUSSELL: La pesée est le dernier avertissement.

M. PINARD: ... crier à la discrimination sauf que ça constitue un avertissement et il y a possibilité de faire le contrôle de façon beaucoup plus précise à l'aide de la balance permanente, le cas échéant.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

M. RUSSELL: Adopté, M. le Président. Loyers...

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 6.

M. RUSSELL: Loyers, il s'agit de location...

M. PINARD: Stationnement qui, encore, devient la politique du ministère des Travaux publics et qui est retiré des crédits budgétaires.

M. RUSSELL: On peut rayer ces \$8,300.

M. PINARD: Je demanderais au comptable s'il y a une possibilité de les rayer. Non?

M. RUSSELL: Les rayer, c'est certainement faire plaisir au ministre des Finances.

M. PINARD: Est-ce que c'est strictement pour le stationnement payé par les Travaux publics?

M. RUSSELL: Donc, ce montant sera transféré aux Travaux publics, le montant sera payé et imputé à cette catégorie par le ministère des Travaux publics. M. le Président, à propos de ces stationnements qui sont utilisés par les employés du ministère, est-ce que chacun des employés va payer pour son stationnement? Ce sera un revenu...

M. PINARD: Il y a un loyer de \$15 par mois qui est prélevé.

M. RUSSELL: Qui ne compense pas nécessairement le montant total du coût; à peu près 50 p.c.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela, c'est pour les automobiles du ministère.

M. PINARD: Les employés du ministère et certains employés qui ont une place de stationnement approuvée par l'organisme qui a déterminé... L'employé paie \$15 et, si le stationnement excède \$15, les Travaux publics comblent la différence.

M. RUSSELL: Quinze dollars représentent environ 50 p.c. du coût moyen.

M. PINARD: Je crois qu'il y a eu une étude de coûts et bénéfices qui a été entreprise par le ministère des Travaux publics. De mémoire, je ne me souviens pas du prix coûtant de l'aménagement des stationnements; je sais que ça dépasse largement la rentabilité que nous pouvons en retirer par le prélèvement des loyers.

M. RUSSELL: D'accord! Il y a deux coûts établis, le coût du stationnement extérieur et intérieur. Pour le stationnement extérieur, je crois que le coût annuel de l'entretien, la location du terrain et tout ça, arriverait à environ \$30 par véhicule et on exige \$15, soit 50 p.c., à l'employé qui veut utiliser un stationnement. À l'intérieur, il est évident que c'est plus élevé, indépendamment de la valeur du stationnement ou des mobilisations.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

M. RUSSELL: Adopté, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 7: Fournitures et approvisionnements.

M. RUSSELL: J'espère qu'on pourra nous donner l'explication détaillée de cette catégorie qui a été augmentée. Comme le disais tout à l'heure le ministre, ce sont des articles qui ont été transférés?

M. PINARD: On peut le définir ici, d'une part, par des sous-catégories: le service d'eau, par exemple: \$100; carburant, lubrifiant et pièces pour les véhicules automobiles: \$84,000.

Vêtements et literie — en fait, il s'agit de vêtements parce que la literie est seulement le titre général — les cent et quelques surveillants routiers ont des uniformes fournis par le service d'inspection. Cette année, étant donné que nous avons eu soixante nouveaux inspecteurs en uniforme, le ministère en a profité pour habiller à nouveau tous les surveillants routiers pour qu'ils aient tous un uniforme identique. Papeterie et impression: \$9,000; fourniture et accessoires de bureau: \$4,300; abonnements: \$200; et la petite caisse: \$600.

M. RUSSELL: Si je comprends bien, les automobiles sont fournies par le ministère. Les uniformes sont...

M. PINARD: Fournis aussi par le ministère.

M. RUSSELL: Il n'est pas resté d'uniformes qu'avait achetés l'ancien ministre des Terres & Forêts, M. Arsenault, qu'on n'a pas utilisés?

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 8. Adopté?

M. RUSSELL: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 11. Adopté.
Article 4: Service de la sécurité routière.

Service de la sécurité routière

M. LEGER: En tant que ministre des Transports, devant le problème de la quantité de plus en plus nombreuse d'automobiles dans les centre-villes, est-ce que le ministre a l'intention d'apporter une réglementation plus sévère ou plus appropriée et dans quel sens? Est-ce qu'il y a une politique qui se dégagerait dans ses prévisions?

M. PINARD: M. le Président, si le député me le permet, je vais commencer par faire des remarques générales sur le fonctionnement du service de la sécurité routière. Ensuite, je répondrai plus spécifiquement à la question du député.

Le service de la sécurité routière est dirigé par M. Pierre Mercier; le nombre d'employés est de 47; l'estimation des dépenses est de \$627,000. Les buts poursuivis par le service de la sécurité routière sont les suivants:

1- promouvoir l'enseignement de la sécurité routière dans les écoles du niveau secondaire et dans le public en général par l'entremise de propagandistes en sécurité routière;

2- intéresser les corps intermédiaires à la sécurité routière;

3- promouvoir, par les moyens de la publicité éducative, la sécurité routière;

4- inspecter les véhicules servant au transport des écoliers;

5- qualifier sur les véhicules les chauffeurs d'autobus transportant des écoliers;

6- inspecter et vérifier, à l'aide des centres de vérification, tous les genres de véhicules automobiles;

7- participer au niveau interprovincial aux différents programmes de sécurité routière mis de l'avant par le Conseil canadien de la sécurité routière;

8- vérifier les voitures de fabrication domestique et certifier la possibilité de les immatriculer ou non;

9- établir des cours de conduite préventive.

Quant à la question qui m'a été posée par le député de Lafontaine, je pense qu'il veut savoir si le ministère entend prendre des mesures spécifiques pour régulariser le flot de circulation à l'intérieur des grands centres urbains.

Différents moyens peuvent être mis de l'avant pour y arriver. D'abord, en dégageant les grands centres urbains du flot de circulation qui est fait sur la grille du réseau urbain comme tel en l'envoyant sur des grands axes routiers ou autoroutiers qui sont, en quelque sorte, des collecteurs de la circulation qui se fait à l'intérieur d'une ville. A Montréal, qui est une métropole importante, comme c'est le cas de toutes les autres grandes villes au Canada et aux États-Unis, ce problème se pose à l'attention des gouvernants, que ce soit au niveau de l'État, au niveau du gouvernement provincial ou au niveau du gouvernement municipal.

On a pu faire de longs débats d'ordre académique et même des débats qui se situaient dans l'absolu ou dans l'ordre idéal des choses sur la façon de parvenir à diminuer la circulation automobile dans les grands centres urbains. Différentes méthodes ont été mises de l'avant pour y parvenir. Certaines furent plus heureuses que d'autres au plan des résultats. Certains ont mis l'accent sur les transports en commun. D'autres ont mis l'accent sur le transport routier et autoroutier selon l'infrastructure qui était déjà en place.

Alors, à Montréal, comme il y avait déjà un système de transport en commun bien structuré, bien organisé, le gouvernement du Québec par l'entremise du ministère de la Voirie, a préféré faire le rattrapage autoroutier qui était nécessaire et doter la région de Montréal d'autoroutes à grand débit de circulation dont la métropole avait besoin pour dégager son centre dans toutes les directions. Comme Montréal est située sur une île, alors, cela pose un problème tout à fait particulier qui ne se retrouve pas dans d'autres capitales ou dans d'autres métropoles aussi peuplées que Montréal.

L'autoroute est-ouest est un exemple d'une méthode pour en arriver aux objectifs poursuivis par le gouvernement, par le ministère de la Voirie, soit de dégager le centre urbain et d'amener la circulation automobile, la circulation lourde, la circulation qui doit se faire rapidement dans une grande autoroute collective.

Ceci permet des mouvements de circulation dans tous les sens, et permet aux automobilistes d'aller en direction de tous les points convergents sur l'île de Montréal et en dehors de l'île de Montréal. En même temps que le gouvernement municipal a mis en place, avec l'aide du gouvernement du Québec, un système de transport en commun, le métro a été prolongé de plusieurs milles, comme tout le monde le sait, et je pense que ces axes des rames de métro sont venus compléter les grands axes routiers ou autoroutiers mis en place par le ministère de la Voirie.

Je pense qu'il y a eu à ce point de vue une bonne coordination et que ça a augmenté l'efficacité des différents systèmes de transport mis en place sur l'île de Montréal et dans la région. Le système de transport en commun sous forme de transport par autobus est également efficace, c'est maintenant la responsabilité de la Commission des transports de Montréal dans la nouvelle structure qui s'appelle la Communauté urbaine de Montréal. Je pense que c'est un système qui fonctionne bien, qu'il va falloir quand même réglementer de façon plus spécifique lorsque le bill-23 aura été adopté par l'Assemblée nationale et mis en vigueur. Je ne dis pas que toutes les dispositions contenues dans le bill 23 à l'heure actuelle sont faites pour arriver à une situation idéale. Je pense toutefois qu'il y a véritablement un effort qui a été fait par des spécialistes en transport, en circulation, des spécialistes aussi en génie routier qui se sont attardés à étudier le problème de la circulation dans les grands centres urbains. Je crois aussi que les dispositions contenues dans le bill 23 font état d'un véritable souci d'améliorer la situation de la circulation, du contrôle des axes déterminés par la Commission des transports et de l'efficacité qui doit être donnée au système comme tel, compte tenu aussi de la tarification qui doit être mise en vigueur.

Il y a le transport scolaire qui se fait également dans des grands centres urbains et, en particulier, dans la métropole; il y a tout le problème des chartes-parties, c'est un transport que se disputent à la fois la Commission des transports de la Communauté urbaine de Montréal, les compagnies privées comme Murray Hill et d'autres, et également les propriétaires d'autobus scolaires qui, en dehors des heures de pointe, tout comme la Commission des transports de Montréal en dehors des heures de pointe, veulent rentabiliser les investissements faits pour l'achat de leur équipement. C'est un problème que nous touchons directement avec certaines dispositions spécifiques du bill 23 et c'est un problème qui est difficile à résoudre, je l'admets. Nous avons eu différentes représentations qui ont été faites à la fois par la Commission des transports de Montréal, par les représentants des communautés urbaines et par les associations qui oeuvrent dans le transport scolaire et par les représentants des compagnies privées qui font également du transport à caractère touristique, à charte-partie.

Aussi, il y a le problème du taxi dont on a beaucoup parlé et qu'on prétend être en mesure de mieux contrôler et de rendre plus efficace par l'adoption des dispositions du bill 23. C'est une étude qui a été entreprise par le député de Dorion, M. Bossé, qui a fait travailler avec lui des spécialistes de cette question et qui a été en mesure de soumettre au gouvernement, au conseil des ministres, un rapport bien détaillé qui est certainement une base très valable pour la discussion et la solution du problème du taxi. Voilà un résumé des objectifs poursuivis par le ministère des Transports et le ministère de la Voirie, de concert avec les autorités municipales et avec les autorités scolaires. Je pense que, s'il y a un véritable esprit de collaboration et de coopération qui se traduit, à ce moment-là, nos efforts collectifs nous permettront de résoudre de façon efficace et rentable ces problèmes de transport qui, pendant plusieurs années, ont été véritablement des cauchemars pour les administrateurs publics.

M. LEGER: M. le Président, je ne veux pas revenir au débat de l'autoroute est-ouest, le ministre est au courant de notre position. Mais, dans les solutions que le ministre préconise, il mentionne quand même qu'une des solutions à ce dégagement du centre-ville sont les artères correctrices, alors qu'on peut dire aussi les artères distributrices. Mais, je ne veux pas revenir là-dessus.

Je veux plutôt parler du problème provenant du transport en commun qui, du fait qu'il y a tellement d'automobiles dans les centres-villes qui exigent un grand nombre de terrains de stationnement, entraîne des conséquences plutôt néfastes dans le domaine du transport en commun. Le président de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec disait dernièrement que son service devait être acquis comme un service non rentable.

M. BERTHIAUME: Il me semble que les remarques du député de Lafontaine sont un peu hors d'ordre.

M. LE PRÉSIDENT: Elles sont hors d'ordre.

M. LEGER: M. le Président, on parle de l'article 4: Service de la sécurité routière. Le ministre vient de parler du transport en commun comme étant une solution possible au problème de la réglementation pour éviter, à l'intérieur des villes, un trop grand nombre d'automobiles. Ce que je veux mentionner — et c'est absolument dans l'ordre — c'est le fait que, si l'on veut avoir un système de transport en commun qui permette une rentabilité régulière et non pas uniquement aux heures de pointe, il faut nécessairement une réglementation pour décourager les personnes de se servir de leur automobile dans les centres-villes comme ceux-là. Une chose est certaine, c'est qu'un centre-ville, au point de vue des affaires, va se

développer d'une façon plus dynamique si la possibilité de se rendre dans le centre-ville se fait d'une façon plus rapide et s'il y a moins de congestion causée par le fait qu'il y ait trop d'automobiles.

M. BERTHIAUME: Le député parle-t-il de circulation ou de sécurité?

M. LEGER: M. le Président, on parle du service de la sécurité routière. Écoutez, dans un centre-ville, c'est là qu'il y a le plus de circulation; et plus il y a de circulation, plus il y a d'accidents. Alors, une des raisons et je demande au ministre...

M. BERTHIAUME: Vous parlez d'accidents, vous ne parlez pas de circulation.

M. LEGER: M. le Président, je n'ai pas parlé au député. Je parle au ministre actuellement. Le ministre a soulevé des solutions...

M. BERTHIAUME: J'ai le droit de parole comme tout le monde ici et si j'ai un point de règlement à soulever, je suis dans mon droit complet de le soulever au moment où je crois que le député est hors d'ordre.

M. LEGER: Alors, voulez-vous soumettre les raisons pour lesquelles je suis hors d'ordre?

M. PINARD: Parce que vous parlez de circulation et nous parlons de sécurité. Dans les objectifs qui ont été décrits par le ministre, dans son laïus du début, il n'a pas été question de circulation, les objectifs de ce service-là n'ont absolument rien à voir avec la circulation sur l'île de Montréal.

M. LEGER: M. le Président, je continue parce que le point d'ordre n'était absolument pas approprié. Je veux demander au ministre quels sont les règlements provenant d'une politique pour améliorer la sécurité routière mais spécifiquement à l'intérieur des municipalités. Est-ce qu'il y a autre chose que les artères collectrices? Est-ce qu'il y a, dans sa politique, d'autres mesures qui permettraient de faciliter le transport en commun pour enlever la grande quantité de circulation? C'est une des causes du problème de la sécurité, c'est aussi une des causes d'un congestionnement qui empêche le centre-ville de se développer normalement. Le ministre donnait, comme une des raisons majeures, les artères collectrices. Je ne reviens pas sur ce sujet-là mais est-ce qu'il n'y a pas d'autres solutions dans ce domaine pour aider le transport en commun à fonctionner à plein et d'une façon régulière pour justement décongestionner le centre-ville? C'est une question, je pense, qui mérite qu'on y réponde.

M. PINARD: Pour arriver aux résultats souhaités par le député de Lafontaine, je pense

qu'il admettra, avec moi et avec les autres membres de la commission, qu'il faudrait faire une publicité intensive auprès de chaque propriétaire d'automobile qui se sert de son automobile pour se rendre de son domicile au lieu de travail et du lieu de travail à son domicile et qui l'emploie aussi durant les fins de semaine pour toute autre fin que pour les besoins de son travail. C'est un phénomène qui est typiquement nord-américain. Alors, c'est un problème qui se situe aussi bien dans l'ordre économique des choses que dans l'ordre psychologique. C'est l'affirmation bien caractéristique du Nord-Américain et je situe le Québécois dans ce cadre. Il se comporte comme un homme qui veut, par ses propres moyens, se transporter. Et comme il a le moyen de le faire, il s'achète une automobile ou un autre véhicule qui lui permet de se transporter, parfois de préférence au système de transport en commun. Alors, c'est la liberté de son choix. Si les services de transport en commun sont en mesure de convaincre le propriétaire d'une automobile de la laisser dans son garage et de prendre avantage du système de transport en commun, le métro par exemple, ou l'autobus, de préférence à son automobile et, si on le convainc qu'il a un intérêt économique de le faire, c'est-à-dire que cela va lui coûter moins cher que d'utiliser son automobile, qu'il va y avoir plus de sécurité, qu'il sera soumis à un indice de pollution moins élevé, qu'il va pouvoir se rendre de son domicile à son lieu de travail plus rapidement et vice versa, aller-retour, qu'il aura moins d'embarras de circulation, qu'à tout point de vue il sera mieux servi par le système de transport en commun, tant mieux! Mais, à ce moment-là, c'est un effort de publicité qui doit être tenté. Et j'encourage les responsables du service de transport en commun à le faire, parce que c'est probablement un très bon moyen de dissuader l'automobiliste de se servir de son automobile qui le conduit bien souvent au centre-ville, comme le souligne le député de Lafontaine. Mais il y a quand même une résistance qui est faite à ces souhaits qui sont formulés par les autorités compétentes aussi bien au niveau provincial qu'au niveau municipal et au niveau scolaire.

Encore une fois, je le répète, c'est un phénomène typiquement nord-américain. Une habitude s'est créée depuis plusieurs années. La meilleure preuve que cette habitude s'est ancrée et prend des proportions encore plus déterminantes, c'est que, chaque année, le parc automobile augmente de 8 p.c. à 10 p.c., malgré toutes les campagnes de dissuasion qui ont été faites. Alors, ça pose le problème encore une fois. Est-ce que ces campagnes de publicité, de dissuasion, sont bien faites? Est-ce qu'elles donnent la répercussion voulue? Est-ce qu'il y a d'autres moyens qu'il faudrait employer pour en venir à faire diminuer le nombre d'automobiles qui circulent sur la grille du réseau urbain?

Le problème étant posé, je ne prétends pas être seul à avoir la vérité et à avoir la formule

magique pour le résoudre. C'est assez facile de soulever le problème, mais c'est moins facile de trouver les moyens de corriger la situation. Tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas convaincu le citoyen de ne pas utiliser son véhicule pour se transporter, qu'est-ce que vous voulez?

Le même problème est maintenant rendu en Europe. Le président Pompidou, dans une communication qu'il a faite à l'Assemblée nationale est obligé lui aussi de constater ce fait de plus en plus déterminant chez les Français, qui n'ont pas les mêmes motifs que nous d'acheter en aussi grand nombre des véhicules automobiles et de les utiliser pour se rendre d'un lieu à un autre.

C'est devenu un phénomène qui a gagné plusieurs pays d'Europe et l'augmentation du parc automobile dans plusieurs pays d'Europe, en France notamment, indique qu'il y a de nouvelles habitudes qui sont acquises par les citoyens et que ce n'est pas facile de les déraciner, même s'il y a un bon système de métro en place à Paris, et que ce système a été mis en place bien avant celui de Montréal. Il y a un bon système de transport en commun terrestre, par voie d'autobus, à Paris, et ça n'a pas empêché les citoyens de Paris d'acheter en plus grand nombre que jamais des véhicules automobiles, pour permettre à ces citoyens de se déplacer d'un lieu à un autre. Voyez-vous, c'est un problème qui est d'ordre humain et qui pose toute la liberté aux citoyens de faire un choix entre un moyen de transport et un autre. A ce moment-là, comment régler le problème?

M. BLANK: Moi, j'ai fait une suggestion au maire Drapeau et à M. Saulnier, en 1966; c'est la même solution qu'on essaie à Rome actuellement de fermer le centre de la ville pour les véhicules privés et donner le métro et les autobus gratuitement.

M. LEGER: M. le Président, sur ce que le député vient de dire, je pense qu'on s'en va vers cela à New York.

M. PINARD: Est-ce que le député me permettrait une mise au point? La discussion que vous faites et que je fais avec vous et que les députés font avec vous est absolument irrégulière. Quoique je n'aie pas d'objection...

M. LEGER: On pourrait aller à l'article suivant, à la Régie des transports...

M. PINARD: On peut faire la discussion pour autant qu'on se limite...

M. LE PRÉSIDENT: Pas deux fois.

M. PINARD: A la condition qu'on se limite dans le temps, parce que c'est aux crédits du ministère de la Voirie qu'il aurait fallu en parler de façon plus spécifique et plus détaillée.

M. LEGER: M. le Président, de toute façon, à la catégorie 8, il y aurait autre chose qu'on pourrait dire dans le domaine de la Régie des transports, c'est qu'il y aurait de la réglementation à faire là-dedans. Je ne veux pas prolonger la discussion au domaine de l'intérieur des municipalités, je voudrais simplement soulever une politique générale à cet article-là. Mais l'article suivant, sur la Régie des transports, serait beaucoup plus à point pour d'autres questions que j'ai à poser au ministre à ce sujet.

Au domaine uniquement de la sécurité routière, on sait que beaucoup d'accidents seraient évités si les gens portaient ou faisaient usage de leur ceinture de sécurité. On sait que les Québécois ne se servent pas tellement de leur ceinture de sécurité, comparativement à d'autres pays; il y a des statistiques là-dessus disant qu'on s'en servait beaucoup moins. Est-ce que le ministre entrevoit une certaine réglementation quant à l'obligation de porter la ceinture de sécurité? On sait que maintenant elles sont dans toutes les automobiles, mais le ministre voit-il une réglementation dans ce domaine au niveau du chauffeur?

M. PINARD: Là encore, c'est un problème d'éducation. Les compagnies qui fabriquent les automobiles — les grandes compagnies — je pense bien que c'est le cas de tous les fabricants maintenant, sont soumises à des exigences beaucoup plus sévères, de la part des gouvernements; il y a ce qu'on appelle la ceinture de sécurité qui est au service du propriétaire et celle au service des passagers de l'automobile. Là encore c'est un problème d'éducation, parce qu'il y en a beaucoup qui ne s'en servent pas du tout, qui se trouvent inconfortables lorsqu'ils se servent de ce moyen de sécurité.

Bien souvent, le voyant est constamment allumé. Cela indique que le conducteur ne se sert pas de sa ceinture de sécurité. Bien souvent aussi, on remarque que, sur cinq passagers, il y en a peut-être quatre qui ne s'en servent pas. Dans d'autres cas, un père de famille qui se montre très sévère envers lui-même et envers sa famille oblige tout le monde à boucler sa ceinture de sécurité. Dans d'autres cas, les parents ne s'en occupent pas.

Alors, comment agir? Est-ce qu'on va placer un policier pour surveiller chaque automobiliste ou les passagers de chaque automobile? Cela me paraît assez difficile. Encore là, une campagne d'éducation bien faite va aller en profondeur et va soumettre le problème de la sécurité au plan de la conscience à la fois individuelle et collective, au plan familial par exemple. C'est le meilleur moyen de réussir.

M. RUSSELL: En ce qui me concerne, les ceintures de sécurité installées dans mon automobile, sont un accessoire. Si mon collègue du PQ veut s'en servir, c'est son privilège. En ce qui me concerne, j'ai vu des accidents où il y avait quelqu'un qui avait une ceinture de sécurité. On

l'a transporté à la morgue. Il y avait trois autres passagers, un est allé à l'hôpital et deux autres en sont sortis indemnes. C'est donc une question d'opinion, une question de confiance.

Tout dépend de l'accident. C'est un peu comme la prévention contre la maladie, c'est la santé. Si tous les chauffeurs prenaient la précaution de se surveiller et de surveiller les autres, il n'y aurait jamais d'accidents. Nous n'aurions pas à déplorer ce que l'on déplore toutes les semaines sur les routes.

Evidemment, nous pourrions en parler longtemps. Le ministre se référerait tout à l'heure à la circulation qui a lieu à Paris et à Londres et dans d'autres villes européennes. Je me rappelle, il y a quelques années à Coventry, on passait à Triumph où sont employées 5,000 ou 6,000 personnes et on y voyait un grand nombre de bicyclettes. A ce moment-là, il n'y avait pas de problème pour le stationnement. La sécurité était assez limitée. Aujourd'hui, on passe devant la même usine et on s'inquiète du stationnement. H n'y a pas d'espace car il n'y a que des automobiles. Il y a quand même là un des meilleurs systèmes de transport en commun qui existent au pays, en Angleterre.

Donc, même si le maire Drapeau s'arrache ce qui lui reste de cheveux pour allonger son métro et donner un meilleur service d'autobus en commun, ça ne règle pas totalement le problème. Le ministre avait raison lorsqu'il parlait d'améliorer les routes et de faire une campagne de publicité comme il a été dit dans cette catégorie, essayer d'éduquer nos jeunes qui conduisent une automobile. On sait d'abord que la majorité des accidents, cela a été prouvé, je ne pense pas me tromper ou induire la commission en erreur, est causée par des jeunes de moins de 25 ans et dans des circonstances que nous connaissons.

C'est là qu'il faut faire l'éducation. Elle ne relève pas simplement de l'effort que peut faire le gouvernement. Elle relève de l'effort des parents qui ont des enfants qui apprennent à conduire. Ils doivent donner d'abord le sens des responsabilités. Cela part de là. Si on ne réussit pas à inculquer aux parents le sens des responsabilités, notre effort à le faire comprendre aux enfants est vain. Indépendamment du montant qu'on votera au ministre pour donner toutes les cliniques qu'il voudra aux écoles secondaires qui découlent d'une entente conclue aujourd'hui à savoir que dans toutes les écoles secondaires, le ministère de l'Éducation se prêtera à ces cliniques, on ne pourra pas réussir à atteindre l'objectif que l'on vise.

Donc, je pense que l'effort est déjà commencé. On peut peut-être, dans un effort publicitaire, se tourner vers les parents et leur demander à eux aussi de contribuer à aider le ministère et à épargner de l'argent en travaillant un peu dans la même veine que les éducateurs ou ceux qui travailleront pour le ministère en vue d'enseigner à nos jeunes.

M. LEGER: M. le Président, je ne veux pas éterniser ce sujet mais je veux tout simplement faire une correction sur ce que disait le député, l'ancien ministre. Les enquêtes faites dans tous les pays industrialisés prouvaient que ceux qui se servaient de la ceinture de sécurité diminuaient de 70 p.c. les risques d'accidents graves. Ce n'est pas une question d'opinion, c'est une question d'études qui ont été faites dans ce domaine.

De toute façon, je ne veux pas prolonger le débat là-dessus. J'aurais seulement une dernière question sur l'article de la sécurité routière. Est-ce que le ministre pourrait me dire où en sont les études sur l'utilité des pneus à crampons comparée à l'usure des routes?

M. LE PRÉSIDENT: Le député est hors d'ordre.

M. PINARD: M. le Président, j'aimerais soulever un point d'ordre. Je ne veux pas être désagréable au député, mais je me souviens avoir discuté de ce problème au moins quatre ou cinq fois lors de la discussion des crédits du ministère de la Voirie et à l'occasion, aussi, de la discussion du bill 23.

Cela a été largement discuté. J'ai fait témoigner aussi un expert en la matière, le sous-ministre Jacques Charland...

M. LEGER: Où en êtes-vous arrivés dans vos conclusions?

M. PINARD: ... un docteur en circulation, qui a participé à des séminaires et à des congrès en compagnie des représentants des autres provinces du Canada. Si le député veut bien lire le journal des Débats, il aura la réponse.

M. LEGER: A quelle conclusion êtes-vous arrivé? Est-ce que, au niveau du service de la sécurité routière — parce qu'une des causes d'accidents, c'est le mauvais état des routes et il avait été établi que les pneus à crampons causaient des dommages aux routes — la conclusion est qu'on ne réglementera pas dans ce domaine-là? Quelle est la conclusion? Je ne demande pas toute une philosophie sur l'étude des pneus à crampons, je demande quelle est la conclusion.

M. PINARD: J'inviterais le député à relire le journal des Débats et plus spécifiquement, le témoignage du sous-ministre Jacques Charland qui a, dans une intervention très remarquée et très remarquable, expliqué tout le problème. Il a expliqué aussi quelle était la position du Québec à cet égard et il nous a informés qu'il avait réussi à faire accepter la position du Québec par les représentants des autres provinces, sauf par ceux de l'Ontario qui ont décidé de bannir totalement les pneus à crampons.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 1: Traitements, salaires et allocations.

M. LAVOIE (Wolfe): J'aurais quelques questions à poser avant de commencer les catégories. Elle sont en vrac, elles ne seront pas très longues. Si le ministre veut bien se prêter à ces quelques questions.

Dans son exposé du début, il mentionnait qu'il y avait un certain montant d'argent d'alloué, pour les cours de conduite, aux écoles secondaires et aux CEGEP. Est-ce que le ministère envisage de rendre obligatoires ces cours de conduite dans les écoles, en collaboration avec le ministère de l'Éducation?

M. PINARD: C'est déjà obligatoire dans le cas des écoles techniques, dans les écoles de technologie. Maintenant, comme il y a une propension assez marquée de notre jeunesse à conduire des automobiles à un âge relativement jeune — dès l'âge de seize ans, ils commencent déjà à prendre des cours de conduite — je me demande si, à cause de ce phénomène nouveau, il ne faudrait pas que le gouvernement, et le ministère des Transports en particulier, établisse des règlements pour faire face à ce nouveau phénomène. Mais, comme le député de Shefford l'a souligné tantôt, vu que ce sont des jeunes qui demandent à leurs parents la permission de conduire une automobile et même de se porter acquéreur d'une automobile pour se rendre à l'école secondaire, au CEGEP et à l'université, je pense bien qu'il faudrait être de notre temps, peut-être rendre la réglementation plus sévère et les obliger à prendre des cours de conduite et à obtenir un certificat attestant qu'ils ont passé avec succès les examens de conduite.

Cela serait, à mon avis, quelque chose de positif en regard de la campagne de sécurité routière entreprise par le gouvernement depuis plusieurs années. Un élève qui prend des cours de conduite — l'école de conduite étant reconnue comme compétente — court moins de risques d'avoir des accidents ou des accidents moins dommageables que ceux qui n'ont pas pris de cours de conduite et qui l'apprennent de façon un peu trop personnelle, sans cours scientifique à cet effet.

Je pense que c'est un phénomène nouveau. Personnellement — je n'engage pas la responsabilité du gouvernement, quoique je veuille demander une étude là-dessus — je préférerais que ça devienne obligatoire.

M. LAVOIE (Wolfe): Je crois que les assurances sont moins élevées pour les personnes qui ont suivi des cours de conduite. Quand elles suivent ces cours de conduite dans des écoles de conduite publiques, naturellement, elles sont obligées de payer en conséquence.

M. PINARD: Oui.

M. LAVOIE (Wolfe): S'ils étaient fournis aux écoles secondaires ou aux CEGEP, les jeunes pourraient suivre ces cours gratuitement.

M. PINARD: Oui.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que le ministère subventionne la Jeune chambre de commerce qui a donné des cours de conduite dans toute la province?

M. PINARD: Oui.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que vous continuerez à les subventionner cette année?

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: Est-ce que cela s'est avéré très rentable?

M. PINARD: Je pense que l'expérience a donné d'excellents résultats. On dit que le coût d'inscription est très élevé à une école de conduite. Dans le cas de ma propre fille, je crois que cela lui a coûté... Je ne me souviens pas si c'est \$25 ou \$35, parce que c'était une option qui lui était accordée par l'école qu'elle fréquentait. Alors, il y avait une partie du cours qui était payée à même ses frais d'inscription à l'école qu'elle fréquentait et une partie du cours donné par l'école de conduite était payable par les parents. Alors, j'ai autorisé ma fille à suivre ces cours. Mais si les élèves s'en prévalent en plus grand nombre, je pense qu'il faudrait peut-être en venir à la même réglementation qui est en vigueur en Europe, à savoir que le cours devienne obligatoire mais que le gouvernement mette des disponibilités budgétaires en fonction de l'intérêt démontré par les jeunes mais en fonction aussi de l'augmentation du risque que cela comporte au plan de la sécurité routière.

M. RUSSELL: Quelles sont les normes exigées par une chambre de commerce qui organise une école de conduite pour avoir droit à une subvention?

M. PINARD: Les jeunes chambres de commerce n'ont pas de normes à satisfaire. Elles ont un cours qu'elles donnent et qui s'appelle le cours de conduite préventive qui a été établi selon des normes définies par le Conseil canadien de la sécurité routière et en rapport avec différents conseils de sécurité routière des États-Unis. Et ce cours-là est donné par les jeunes chambres de commerce après que le ministère des Transports eut formé certains membres des jeunes chambres de commerce, comme moniteurs et ces moniteurs-là, à leur tour, le donnent à d'autres membres des jeunes chambres qui forment une espèce de chaîne dans l'enseignement de la conduite préventive, mais non dans la conduite automobile.

M. RUSSELL: Est-ce que les moniteurs sont payés par le gouvernement ou est-ce une subvention qui est donnée globalement à une chambre de commerce?

M. PINARD: Les moniteurs sont payés par le service de la sécurité routière pour les cours qu'ils donnent et les heures d'enseignement qu'ils dispensent.

M. RUSSELL: Sur quoi base-t-on la subvention? Est-ce 50 p.c. des dépenses ou 100 p.c.?

M. PINARD: Nous payons sur une base horaire. La plupart de ceux qui donnent ces cours sont aussi pédagogues et ils font partie de la jeune chambre de commerce. Ils donnent le cours sur une base horaire qui est établie par le ministère.

M. RUSSELL: Dans combien d'écoles la jeune chambre existe-t-elle actuellement?

M. PINARD: L'an dernier, 42 jeunes chambres étaient intéressées au programme. Cette année, il y en a 87 qui y sont intéressées et il y en a une quarantaine d'autres qui mentionnent qu'elles seraient prêtes à accepter de donner aussi le cours de conduite préventive, souvent, en tentant d'unir leurs efforts avec les différents corps policiers des municipalités.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est excellent.

M. RUSSELL: Est-ce qu'on a le nombre de personnes qui ont fréquenté cette école?

M. PINARD: Il y a eu 16,000 personnes l'an dernier.

M. RUSSELL: Il y a eu 16,000 personnes qui ont reçu un certificat.

M. PINARD: Il y a 80,000 inscriptions cette année.

M. RUSSELL: Et de combien a été le coût total pour le gouvernement?

M. PINARD: Un montant de \$5 par candidat qui a suivi le cours.

M. RUSSELL: Un montant de \$5 par candidat qui a suivi le cours. Combien d'heures les candidats sont-ils obligés de suivre pour obtenir...

M. PINARD: Cela dépend de la situation. Les gens dont le permis de conduire a été suspendu et qui sont rappelés, non pas obligatoirement mais volontairement à suivre un cours, ceux-là suivent un cours de quatre heures, réparti en deux soirées et une semaine. La plupart sont des adultes et il n'est pas possible de les rejoindre pour une plus longue période. Un film est présenté, une conférence est donnée et aussi il y a le livret du guide de l'automobiliste qui est remis à l'intéressé et tous les nouveaux signaux routiers qui sont en vigueur depuis quelque temps sont aussi expli-

qués à cette occasion. Il a été constaté que, si le cours durait plus longtemps, à cause du manque de temps ou du manque de disponibilité, les gens laissaient tomber la dernière séance qui était possiblement la plus importante. Alors, ils ont tenté de concentrer ce cours-là en deux séances.

M. RUSSELL: Est-ce que les moniteurs sont à temps partiel ou à temps plein?

M. PINARD: Ils sont à temps partiel.

M. RUSSELL: A temps partiel. Donc, lorsqu'on parle de dix ou de quinze écoles, ce n'étaient pas nécessairement 50, 60 ou 100 nouveaux emplois.

M. PINARD: Non.

M. RUSSELL: C'est du travail supplémentaire tout simplement.

M. LE PRESIDENT: Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: M. le Président, sur le même sujet, est-ce qu'il y a des entreprises privées qui sont subventionnées pour donner des cours à différents moments?

M. PINARD: Il y a une entreprise à l'intérieur du service de la sécurité routière, l'Ecole des routiers professionnels, qui est subventionnée pour la formation d'instructeurs étant donné que c'est la seule école qui a demandé l'autorisation de former des instructeurs qui, à leur tour, formeront des moniteurs. Et, la raison pour laquelle c'est un peu difficile présentement de rendre obligatoire l'enseignement de la conduite automobile au niveau secondaire et au niveau primaire — secondaire surtout — et au niveau des CEGEP, c'est un peu à cause de la pénurie d'instructeurs. On demandait 120 heures de cours théoriques et 40 heures de cours pratiques alors que le permis de moniteur n'exigeait que 80 heures de cours théoriques et 20 heures de cours pratiques.

M. LATULIPPE: Dans le même domaine, est-ce que vous pourriez me dire s'il y a beaucoup d'entreprises qui dispensent des cours surtout pour l'industrie du camionnage? Dans ma région il n'y a absolument personne qui s'occupe de ça. Les intéressés doivent venir ici à Québec.

M. PINARD: L'Ecole des routiers professionnels dispense aussi des cours. Par contre, il y a des compagnies comme Bell Canada qui donnent des cours à leurs employés. L'Hydro-Québec donne aussi des cours à ses employés. Les grandes entreprises comme Bell Canada que je viens de nommer, le Canadien National, le Canadien Pacifique, les entreprises de camion-

nage comme Dumont Express, Baillargeon, etc., voient à la compétence de leurs propres chauffeurs sur l'équipement qui leur appartient. Le ministère de la Voirie veille aussi à la compétence, par exemple, des hommes de métier, des conducteurs de niveleuse, de pelle mécanique, etc. Cela se fait pas mal dans toute la province et pas nécessairement à l'intérieur du service de la sécurité routière. Le service a toujours un droit de regard sur la compétence et la préparation du cours qui sert à conférer un titre à ces gens.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que le ministère envisage une campagne de sécurité routière à la télévision et dans les journaux, comme on a déjà vu: Une chance sur treize? Quel est le montant prévu?

M. PINARD: Il y a \$4,100 qui sont prévus pour les cours de conduite préventive. Il y a plus de \$7,000 qui sont prévus pour la sécurité en motoneige dont le tournage du film a commencé il n'y a pas tellement longtemps et qui sera disponible en octobre ou au début de la prochaine saison d'hiver. Il y a aussi, avec l'Office de publicité et Radio-Québec, des programmes qui seront radiodiffusés durant la période estivale sur la sécurité routière de concert avec le bureau des assureurs du Canada dont vous entendez d'ailleurs assez fréquemment un message de sécurité. C'est la situation sur le plan de la publicité éducative dans le domaine de la sécurité routière. Radio-Québec, l'Office provincial du film et d'autres montages ont été réalisés par le service de la sécurité routière.

M. RUSSELL: Il y a un montant qui a été mentionné et qui me frappe, c'est celui de \$4,000 pour la télévision. Est-ce qu'il y a déjà des films qui peuvent être présentés à la télévision ou si ce montant sera utilisé pour produire des films?

M. PINARD: Ce sont des films qui ont été produits à même les crédits de l'an dernier et qui vont être disponibles cette année. Et on demande un montant identique parce que ces films fonctionnent en vertu des droits d'auteur pour une période de treize semaines et le montant donné qui a couvert le coût du montage technique doit revenir pour le coût des droits d'auteur à chaque treize semaines. C'est pour ça que le film réalisé l'an dernier est disponible cette année et les crédits budgétaires que nous demandons cette année sont pour la réalisation de films qui seront montrés l'an prochain.

M. RUSSELL: M. le Président, je trouve que le montant de \$4,000 pour la télévision est très minime et je pense qu'on pourrait peut-être réduire ailleurs pour en donner...

M. PINARD: D faut penser qu'on fonctionne avec l'Office provincial du film, et Radio-Québec, où dans les deux cas, il n'y a pas de frais.

M. RUSSELL: Il n'y a pas de frais.

M. LAVOIE (Wolfe): Quelles sont les relations du ministère avec le Conseil canadien de la sécurité routière et l'OPTAT?

M. PINARD: Les relations entre le service de la sécurité routière et le conseil canadien sont très étroites. Nous avons demandé au Conseil canadien de la sécurité routière de modifier sa façon de fonctionner parce que cela était devenu un bureau de la statistique qui compilait les morts ou la prévision des morts pour les fins de semaine à venir. Nous lui avons demandé de jouer un rôle un peu plus positif, de contre-carer le baromètre et de tenter de prévenir l'accident au lieu de la compiler quand il est arrivé. Le conseil canadien a d'ailleurs accepté les recommandations, du service de la sécurité du ministère des Transports québécois et de tous les ministères des Transports provinciaux pour devenir un peu plus actif et un peu moins négatif dans la réalisation de son mandat. Et, le conseil fonctionne maintenant, je dirais, depuis quelques années, sous l'impulsion des services de la sécurité routière de chacune des provinces.

Nous retirons largement ce que nous investissons au conseil canadien parce que celui-ci a un grand nombre de techniciens qui peuvent maintenant nous renseigner sur la façon de mener une campagne de sécurité non seulement dans toute la province mais une campagne qui aura un impact national d'OPTAT fait aussi des miracles pour le service de la sécurité routière en récupérant par exemple les gens qui sont des conducteurs un peu délaissés par le bureau des véhicules par ce que leur permis de conduire a été suspendu. Ils sont récupérés par les propagandistes en sécurité routière de ce service particulier, qui voit à ce que ces gens-là soient traités non pas comme des imbéciles mais des gens qui ont besoin d'être réinstallés dans une société à laquelle ils appartiennent. Le Dr Boudreault et son équipe, Paul Giguère et les autres, travaillent en étroite collaboration avec le service et le service travaille aussi de façon très étroite avec eux.

M. LAVOIE (Wolfe): J'ai une dernière question. M. le Président, j'aimerais savoir la position du ministère relativement au récent jugement prohibant le test d'haleine comme étant une atteinte au droit fondamental de toute personne humaine.

M. RUSSELL: La "baloune".

M. PINARD: C'est un procédé d'investigation qui a été recommandé depuis plusieurs années dans tout le Canada, dans toutes les provinces du pays, par différents spécialistes en

la matière. Est-ce que vraiment ça viole la liberté individuelle? C'est un problème d'ordre juridique qui a dû être tranché ou qui sera tranché par les tribunaux à l'occasion. Je pense que c'était peut-être une façon draconienne, je ne dirais pas tellement démocratique, mais une façon efficace cependant de mettre un frein au carnage qui se produisait sur nos routes, plus spécifiquement les fins de semaine, durant la saison estivale. Parfois, il faut brimer un intérêt individuel pour protéger davantage le bien collectif. Comme je suis avocat, je suis peut-être mal placé pour répondre à cette question du député. J'ai tendance à...

M. RUSSELL: A être juridique.

M. PINARD: A être juridique en la matière; par contre, comme administrateur public et comme législateur, je pense qu'il faut protéger l'intérêt du plus grand nombre et parfois ne pas hésiter à brimer les intérêts au niveau de l'individu pour accroître le bien-être de la collectivité.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que les règlements sont adoucis à ce sujet-là, au point de vue de l'ivresse? Avant cela, le directeur des véhicules automobiles était obligé d'enlever le permis immédiatement après une infraction. D semble qu'il y ait adoucissement de la part des juges qui accordent un permis, ce qui ne se faisait pas autrefois. Est-ce qu'il y a eu vraiment adoucissement dans ce sens-là?

M. PINARD: Le directeur doit quand même, en vertu de la Loi de l'indemnisation des victimes d'accident, retirer immédiatement son permis de conduire à toute personne qui a été condamnée en vertu des articles du code criminel apparaissant à la Loi de l'indemnisation des victimes d'accident. Cependant, le directeur peut remettre, après que la personne suspendue a fourni une preuve de responsabilité financière, le permis de conduire. Autrefois, le directeur suspendait ce permis pour une période définie de six mois ou trois mois. La période qui n'est pas couverte implicitement dans la Loi de l'indemnisation des victimes d'accident a été rejetée par le tribunal et le directeur suspend le permis immédiatement et non pas pour une période définie, à moins qu'il le suspende en vertu d'un dossier et non pas en vertu d'un jugement.

M. LEGER: M. le Président, on m'a répondu tout à l'heure que l'on n'avait pour les films éducatifs que \$4,000 et que, quand c'était fait par Radio-Québec, il n'y avait pas de frais mais, dans la Loi des communications, on a dit que chaque ministère aurait un budget, qu'il paierait au ministère des Communications pour ces films-là. Est-ce que vous avez prévu qu'il y aurait peut-être des changements à cause des bills 35 et 36?

M. PINARD: Tout à l'heure, on a répondu sur le montant dépensé cette année et sur les résultats que nous aurons dans l'année en cours. Au budget, nous avons présentement \$25,000 pour publicité, films, et le reste, qui seront à l'intérieur du budget discuté et dont la réalisation se fera cette année mais les répercussions ne se feront sentir que l'an prochain. Ce que je mentionnais tout à l'heure était la réalisation de l'an dernier. On nous a demandé si nous avions des films à montrer cette année. Nous en aurons en octobre qui ont été réalisés avec le budget de l'an dernier et les montants de \$4,100 et \$7,300 sont des montants de l'an dernier.

Cette année c'est \$25,000 et encore là, avec Radio-Québec et l'Office du film, nous aurons pour un montant additionnel... parce qu'il y a beaucoup de publicité qui est fournie gratuitement par tous les postes de radio et de télévision; la sécurité routière, tout le monde en parle partout depuis des années. Des postes de radio et de télévision dans toute la province consacrent au service de la sécurité routière du temps en messages publicitaires et en messages éducatifs qui a été évalué, il y a un an, à près de \$4 millions et demi.

M. LEGER: Il n'y a aucune compensation, c'est un service public.

M. PINARD: C'est gratuit, c'est un service au public.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 1. Adopté?

M. LAVOIE (Wolfe): Quant à nous, les catégories 2, 3, 4 jusqu'à 11 sont adoptées.

M. LEGER: Quant à nous également, c'est adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Les catégories 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10 et 11 sont adoptées.

M. LEGER: Oui.

M. LE PRÉSIDENT: Article 5: Régie des transports.

Régie des transports

M. LEGER: Je demanderais au ministre, outre les communautés urbaines, la ville de Laval, la rive sud, combien y a-t-il de municipalités ou de groupes de municipalités qui possèdent ou administrent un système de transport en commun.

M. PINARD: Les trois communautés urbaines: Montréal, Québec et l'Outaouais.

La ville de Sherbrooke a un transport en commun pour la municipalité immédiate et non pas le faubourg. Trois-Rivières a un système de transport en commun aussi.

Je pense bien que les municipalités de

grandeur moyenne c'est-à-dire entre 35,000 de population et 100,000 par exemple, possèdent un transport en commun.

M. LEGER: Mais est-ce qu'il y a des groupes de municipalités non pas nécessairement une municipalité, qui possèdent un transport en commun qui dessert plus d'une municipalité? Est-ce qu'il y en a d'autres en plus?

M. PINARD: Je pense que le système de transport en commun qui circule dans les limites territoriales de la ville de Trois-Rivières donne également des services aux citoyens du Cap-de-la-Madeleine, par exemple.

M. LEGER: Dans tout le Québec, vous ne savez pas combien il y en aurait qui auraient des services en commun outre ces grandes villes-là.

M. PINARD: Nous avons certainement des statistiques au ministère qui permettent de répondre spécifiquement au député mais je ne les ai pas en ma possession en ce moment.

M. LE PRÉSIDENT: Catégorie 1.

M. LEGER: Un instant, M. le Président, avant d'étudier les détails, je n'ai que quatre questions. Après, ce sont des choses secondaires.

Est-ce que le ministère des Transports et le ministère des Affaires municipales, ont des projets communs pour inciter d'autres systèmes de transport en commun à être créés dans la province?

M. PINARD: C'est une politique à laquelle nous visons, mais ce sera beaucoup plus facile une fois que le bill 23 aura été adopté. A ce moment-là, cela permettra au ministère des Transports de travailler en collaboration plus étroite avec le ministère des Affaires municipales qui préconise le regroupement des municipalités dans le cadre de la formation de communautés urbaines. Alors, cela nous permettra d'en arriver à une politique intégrée de transport et cela nous permettra aussi, au ministère des Transports, d'avoir des pouvoirs que nous n'avions pas auparavant, soit de réglementer dans ces territoires.

M. LEGER: Mais actuellement, tant que le bill 23 n'est pas adopté, vous n'avez pas d'organisation ou de prévision de ce côté-là mais c'est un des buts que vous voulez atteindre par le bill 23.

M. PINARD: Oui.

M. LEGER: M. le Président, est-ce que le ministère a l'intention, dans sa réglementation, d'interdire peut-être la circulation lourde aux heures d'affluence sur les grandes artères?

M. PINARD: Il y a une loi, déjà en vigueur, qui défend la circulation lourde sur les routes publiques à partir de minuit samedi, jusqu'au dimanche soir à minuit.

M. RUSSELL: Excepté certaines catégories de transport.

M. PINARD: Excepté dans des cas bien spécifiques où, de toute façon, il faut avoir un permis de circulation lourde. Dans des cas, par exemple, de transport de denrées périssables ou dans des cas d'urgence où il faut porter secours à des populations qui sont en détresse quelque part. Maintenant, est-ce qu'on peut faire davantage dans ce domaine? Là encore, avec les dispositions du bill 23, le ministère des Transports sera plus en mesure de réglementer la circulation, non seulement sur les routes publiques, mais aussi à l'intérieur des territoires municipaux, en coordination, bien entendu, avec les autorités municipales en place.

En vertu d'une politique intégrée, on pourrait certainement définir des axes routiers qui pourraient être utilisés par le transport lourd, de façon à minimiser la pollution par le bruit et, à diminuer le nombre d'accidents toujours possibles si les axes routiers sont surchargés par la circulation des véhicules ordinaires auxquels vient s'ajouter la circulation des véhicules lourds. Il y a tout un choix de moyens auxquels on peut penser. Encore là, je pense que nous sommes préparés pour proposer des moyens aux différents gouvernements municipaux pour en arriver à trouver la meilleure solution pour régler le problème dont parle le député.

M. LEGER: M. le Président, le ministre semble dire que c'est un souhait. Est-ce qu'actuellement il y a une politique définie au ministère des Transports pour éviter et empêcher la circulation de véhicules lourds, aux heures de pointe, dans des rues, comme à Montréal, Sainte-Catherine, Saint-Hubert, le boulevard Métropolitain?

M. PINARD: Actuellement, le député admettra avec moi que le ministère des Transports n'a pas de pouvoirs d'agir, en vertu de sa loi constitutive.

M. LEGER: Mais c'est votre intention, avec le bill 23 d'arriver...

M. PINARD: Je pense...

M. RUSSELL: La ville de Montréal n'est pas réglementée par la...

M. PINARD: La ville de Montréal a des responsabilités bien spécifiques à cet égard. Sur les axes routiers à caractère provincial, à l'intérieur de la ville de Montréal, le ministère prendra ses responsabilités et édictera la réglementation qui s'impose. Sur le réseau urbain,

qui n'appartient pas au gouvernement du Québec, et pour lequel nous ne pouvons pas édicter de réglementation non plus, cela doit se faire par entente entre les deux niveaux de gouvernement. C'est désirable. Ce problème, les dirigeants de la ville de Montréal l'ont déjà étudié et cherchent des moyens de corriger la situation dans la mesure du possible.

M. LEGER: A Montréal, est-ce que la rue Sherbrooke est considérée comme une route de responsabilité provinciale?

M. PINARD: Pardon?

M. LEGER: Est-ce que la rue Sherbrooke, à Montréal, qui traverse la ville de part en part, est sous la juridiction provinciale ou sous la juridiction municipale?

M. PINARD: L'assiette de la rue est certainement la propriété de la ville de Montréal. Il y a plusieurs années, il y a peut-être une section de cette rue Sherbrooke qui fut définie comme étant une section de route à caractère provincial. Je ne sais pas si c'est encore le cas depuis l'ouverture du boulevard Métropolitain et depuis les travaux de la route transcanadienne. Il faudrait que je vérifie, parce que je ne voudrais pas...

M. LEGER: Les maires des municipalités adjacentes à la rue Sherbrooke semblaient craindre que le gouvernement leur redonne cette responsabilité. Cela touche autant le domaine de la voirie que le domaine des transports. Ils craignaient justement qu'on la leur redonne. Ils auraient alors eu la responsabilité de l'entretien et aussi la réglementation. C'est la raison pour laquelle je demandais si la rue Sherbrooke était de responsabilité provinciale. Est-ce que vous y avez une politique? Il semble, d'après ce que le ministre dit, que vous n'avez pas encore arrêté votre politique définitive concernant les véhicules lourds pour les heures de pointe, dans ces rues qui sont de responsabilité provinciale.

M. PINARD: Pour les rues de responsabilité provinciale, nous entrevoyons la possibilité d'adopter une nouvelle réglementation. Mais, le député me pose un problème qui, à première vue, m'apparaît spécifiquement de juridiction municipale. C'est difficile pour moi de répondre pour les dirigeants municipaux.

M. LAVOIE (Wolfe): Le ministère de la Voirie a remis aux municipalités une quantité de rues, de routes municipales et je ne verrais pas pourquoi il garderait la rue Sherbrooke à Montréal, s'il ne garde pas les petites rues de nos campagnes.

M. PINARD: La rue Sherbrooke soulève assurément un problème d'entretien qui est de juridiction municipale.

M. LEGER: M. le Président... sur le même sujet...

M. PINARD: La Régie des transports n'a aucune responsabilité en la matière et le débat que nous faisons est complètement irrecevable, M. le Président.

M. LEGER: M. le Président, pour revenir au sujet, est-ce qu'il y a des études actuellement poursuivies par le ministère des Transports sur des transporteurs en commun rapides et adaptés au centre-ville? Est-ce qu'il y a des études faites sur des types de monorail ou autre chose dans ce sens-là?

M. PINARD: Si le député me le permet, je vais expliquer le fonctionnement de la Régie des transports. La Régie des transports est dirigée par le président, Me Pierre Roger, le nombre d'employés est de 80, l'estimation des dépenses — comme vous le voyez — est de \$727,400; l'estimation des revenus est de \$2.5 millions. Les buts poursuivis par la Régie des transports sont les suivants:

1 — réglementer le transport de personnes et de marchandises à l'intérieur du Québec;

2 — réglementer la location des véhicules automobiles;

3 — émettre par ordonnance des permis permettant l'exploitation d'entreprises de location, de transport de passagers et de transport de marchandises;

4 — déterminer les tarifs, à l'intérieur d'honoraires et d'une région géographique préétablie, des entreprises de transport de passagers et de marchandises.

En plus du juge Roger qui est le président de la régie, et des deux vice-présidents, il y a également quatre régisseurs. Les deux vice-présidents sont M. Dumas et M. Saint-Jacques et les quatre régisseurs sont MM. Houde, Ferland, Gervais et Bureau.

M. LEGER: M. le Président, le ministre vient justement de parler de...

M. BERTHIAUME: Si le député de Lafontaine me permet une brève remarque qui pourrait aider la discussion, j'ai d'ailleurs remarqué d'après vos autres questions que la même réponse peut être utile. Le fonctionnement de la régie à l'heure actuelle, par rapport surtout à ce que nous proposons dans le bill 23, est un fonctionnement passif, dans le sens qu'il y a des demandes qui sont faites et que ces demandes sont jugées.

Le gouvernement comme tel, à cause des dispositions de la loi actuelle, ne peut pas prendre l'initiative, un peu comme vous le suggérez, et je pense que vos points sont bien soulevés. Mais le bill 23 va nous permettre d'agir d'une façon plus dynamique parce que le pouvoir de réglementation est au conseil des ministres plutôt qu'à la régie elle-même.

M. LEGER: Je remercie le député...

M. BERTHIAUME: ... dans le contexte de la discussion.

M. LEGER: Mais le ministre a certainement vu les raisons pour lesquelles je lui ai posé toutes ces questions, c'est qu'il s'en vient avec un bill 23 et je voulais savoir ses intentions. Pour nous, le bill 23 peut être une amélioration et il peut aussi amener des problèmes. C'est pourquoi je demandais quelle était la politique du ministère des Transports dans des domaines où, bientôt, il voudrait peut-être s'insérer.

C'est pour ça qu'il vient de dire qu'une des responsabilités de la régie serait d'établir des normes de tarif. Je pose une question bien précise au ministre: En établissant des normes de tarif dans un domaine de transport en commun et en ne laissant pas une entière discrétion aux transports en commun qui, eux, ont le problème d'avoir des déficits possibles — et la conséquence entraîne une augmentation, soit du tarif de transport, soit des taxes des municipalités qui doivent englober ces déficits — est-ce que le ministre trouve réellement normal qu'un organisme comme le ministère des Transports, qui est à Québec, puisse réellement concevoir d'une façon précise des politiques de tarif à l'intérieur de territoires bien définis comme Montréal, Québec ou des endroits comme ceux-là?

M. PINARD: Il est sûr que c'est un objectif que nous visons par l'adoption du bill 23. Non seulement il faut établir de nouveaux systèmes de transport terrestre, aérien et maritime, non seulement faut-il en arriver à une politique intégrée des transports, mais il faut en arriver à l'établissement d'un système intermodal de transports. Par voie de conséquence, il faut également faire des études de coûts-bénéfices pour déterminer une structure de tarification qui va permettre une rentabilité des entreprises de transport et permettre aussi de donner un service efficace, confortable, rapide et sûr à la population.

Ce sont autant d'éléments d'une véritable politique de transport que nous prévoyons pouvoir mettre en place, si le bill 23 est adopté.

M. LEGER: Dans la question que je vous posais, j'aimerais être encore un peu plus explicite. Je parlais non seulement d'étude sur le transport rapide comme le monorail à l'intérieur des municipalités mais aussi est-ce que les études faites sur les possibilités de transport rapide relèvent du ministère, par exemple entre l'aéroport de Montréal et Sainte-Scholastique ou entre le centre-ville de Montréal et Sainte-Scholastique? Où en sont rendues ces études?

M. PINARD: Toute cette politique dont parle le député viendra en temps et lieu, lorsque le ministère se sera donné les moyens d'ordre juridique, d'ordre technique et d'ordre financier

pour y arriver. Je n'ai pas d'objection à en faire la discussion aujourd'hui, mais je pense que cette discussion est prématurée. J'aurai l'occasion de le faire abondamment avec les députés de l'Assemblée nationale, lors de la reprise de la discussion du bill 23 qui ne tardera pas. J'aimerais réserver la discussion là-dessus. Nous sommes hors d'ordre en ce moment et j'aimerais aussi...

M. RUSSELL: M. le Président, si le député me permet...

M. PINARD: ... donner la chance à d'autres députés membres de la commission de poser des questions sur les articles qui, vraiment, doivent être discutés dans le cadre de nos travaux, au moment de l'étude du budget du ministère des Transports.

M. LEGER: M. le Président...

M. RUSSELL: Si je comprends bien, M. le Président...

M. LEGER: M. le Président, j'avais la parole. Seulement un instant...

M. LE PRÉSIDENT: Cela fait quand même quelques minutes que le député parle.

M. LEGER: M. le Président, j'ai laissé les autres députés poser toutes les questions dans le domaine qui les intéresse et, j'espérais qu'on nous donne le même privilège.

M. LE PRÉSIDENT: J'inviterais le député de Lafontaine... Il a plusieurs questions qui sont hors d'ordre et on a toléré...

M. LEGER: M. le Président, on est à la Régie des transports. Je trouve absolument impensable...

M. LE PRÉSIDENT: ... ses questions.

M. LEGER: ... qu'on ne permette pas aux députés de poser des questions dans le domaine précis de leur responsabilité. Soyez assuré d'une chose: si l'on nous permet de poser ces questions-là, nous n'éterniserons pas les débats; mais si nous nous sentons brimés, ça va être plus long.

M. PINARD: M. le Président...

M. LEGER: Je dois vous dire que je suis d'accord pour ne pas prolonger, mais qu'on nous permette de poser des questions.

M. PINARD: M. le Président, je soulève un point de règlement. Je pense que le député sera de bon compte avec le président et avec tous les membres de la commission et qu'il va admettre, au moment où nous discutons la Régie des

transports, que nous lui avons dit tantôt que la Régie des transports mettait tout simplement en application des politiques qui étaient déterminées, décidées par le ministre des Transports, par le conseil des ministres et par le gouvernement comme tel.

Mais elle ne prend pas d'initiatives sur le plan législatif, sur le plan technique; elle ne détermine pas par elle-même une politique de transport. Ce sont le ministère des Transports, le conseil des ministres, le gouvernement qui prendront toutes ces mesures en temps utile, lorsque le projet de loi 23 aura donné tous ces pouvoirs au ministère. La régie n'a pas les pouvoirs de réaliser les politiques proposées par le député de Lafontaine, en ce moment. Nous allons discuter à vide, puisqu'elle ne le fait pas de toute façon.

C'est un tribunal à caractère administratif et judiciaire, qui rend des ordonnances, — bien entendu — pour déterminer des tarifs, déterminer des axes routiers pour le transport des marchandises et des personnes, déterminer dans quelles conditions un permis doit être accordé ou refusé. C'est très bien, mais ça ne va pas plus loin que ça.

Je pense que c'est assez clair pour permettre au député de comprendre que c'est prématuré de faire cette discussion en ce moment.

M. LEGER: Je remercie le ministre d'avoir éclairé ma lanterne, mais il faut admettre une chose, c'est que, très souvent à l'occasion de l'étude de bills, comme le bill 23 ou d'autres, on nous invite continuellement à vous poser ces questions-là aux crédits. Mais, c'est là qu'on les pose actuellement. Justement, si le ministre arrive avec le projet de loi 23, c'est parce qu'il a certainement des politiques à établir. Il ne fait pas le bill 23 uniquement pour donner des outils et après ça, dire: Qu'est-ce qu'on peut faire avec ces outils-là? Ce ne serait pas un gouvernement responsable qui ferait ça. Je doute que ce soit ça.

A ce moment-là, ça veut dire que, si vous établissez un bill 23 et si vous donnez des outils, c'est parce que vous avez des politiques en vue. Et c'est aux crédits que je peux poser ces questions-là. Ce n'est pas à un autre endroit.

M. PINARD: Je vais prendre le député au mot. Puisqu'il dit qu'il est possible que le ministre refuse de répondre aux questions des députés au moment de la reprise de la discussion du bill 23 et qu'il réponde: Vous auriez dû en discuter au moment de l'étude du budget du ministère des Transports, il ne serait pas possible au ministre de répondre cela, parce qu'il n'y a aucun crédit de demandé, spécifiquement comme étant la conséquence de la mise en application des dispositions du bill 23. Il n'y a aucun article, dans le budget des Transports que nous avons devant nous, qui permettrait d'en discuter. Il n'y a aucun danger que je brime les droits du député de Lafontaine. Je lui donne la

garantie qu'il pourra me poser toutes les questions pertinentes, au moment de la discussion du bill 23. D'ailleurs, j'en ai fait la preuve: nous avons fait au moins onze heures de discussion sur le bill 23, nous sommes rendus à l'article 5 et il y en a 181.

Je pense que les députés ont pris amplement le temps de discuter tout ce qu'ils voulaient discuter sur le bill 23. Je tiens pour acquis qu'il ne passera pas comme une lettre à la poste.

M. LEGER: Je prends bonne note de la bonne intention du ministre.

M. PINARD: Nous nous sommes bien préparés. J'ai déjà remis aux députés de l'Assemblée nationale un cahier qui contient des renseignements très utiles pour leur permettre de faire une discussion intelligente et pertinente sur le bill 23.

J'ai d'autres documents que je pourrai distribuer lorsque viendra le moment de reprendre la discussion sur le bill 23. Pour le moment, je pense que cela est prématuré. Le président devrait rendre sa décision en conséquence pour permettre à la commission de fonctionner normalement.

M. LE PRESIDENT: Ce n'est pas que les questions du député de Lafontaine ne sont pas intéressantes mais...

M. LEGER: Pardon? De toute façon, j'ai terminé. Il me reste une question à poser. Le ministre me dira si je suis hors d'ordre ou non. Est-ce que le ministre travaille actuellement ou est-ce sa responsabilité de faire des études sur des projets de gratuité pour les personnes âgées au niveau de l'utilisation des transports en commun ou pour des personnes qui reçoivent de l'assistance sociale? Est-ce que le ministre fait des études dans ce domaine?

M. PINARD: Une étude est en cours, faite conjointement par le ministère des Transports, le ministère de la Voirie, le ministère des Finances en coordination avec la ville de Montréal parce que c'est de là que la demande a été faite. J'aurai l'occasion d'en discuter plus amplement et de façon plus détaillée lors de la reprise, de la discussion sur le bill 23.

M. LEGER: Ce sera une séance intéressante.

M. PINARD: J'ajouterais aussi que le ministère des Affaires sociales a été mêlé à nos études. Cette demande a aussi été transmise au ministre des Affaires sociales qui, à l'époque, a fait la réponse que vous savez.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Shefford.

M. RUSSELL: M. le Président, je tenterai de rester dans le débat en parlant de la Régie des

transports. Il s'agit, comme il a été dit tantôt, d'un président, de quatre commissaires et d'un groupe de personnes qui s'occupent de savoir à qui émettre les permis et pourquoi les émettre. Je vois ici qu'il y a une diminution du personnel sur l'effectif de l'an dernier. Est-ce qu'il y a des changements majeurs amorcés à l'intérieur de cette régie?

M. PINARD: Le personnel de bureau qui est parti n'a pas été remplacé parce que le service d'informatique du ministère, au bureau des véhicules automobiles, émet présentement, par ordinateur, les permis de la Régie des transports. Trois personnes qui faisaient partie du personnel de bureau de la régie ont abandonné pour diverses raisons. Elles n'ont pas été remplacées.

M. RUSSELL: Est-ce que la Régie des transports a seulement un bureau à Montréal ou a-t-elle une succursale à Québec ici?

M. PINARD: Elle a un bureau à Montréal situé au 1050 rue Dorchester où le président a ses bureaux. Des auditions sont tenues à Montréal à 1050 rue Dorchester et des auditions sont tenues à 880 Chemin Sainte-Foy où M. Paul Dumas est le vice-président.

M. RUSSELL: Son bureau est ici.

M. PINARD: C'est cela. Il y a deux régisseurs à temps plein à Québec et deux régisseurs à temps plein à Montréal. MM. Saint-Jacques et Bureau sont à Montréal régulièrement. MM. Houde et Ferland sont à Québec.

M. LE PRESIDENT: Le député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): Lorsque la régie rend une décision, est-ce qu'elle est sans appel? Comme la Commission des accidents du travail ou...

M. PINARD: Il y a un appel aux tribunaux supérieurs sur des questions de droit.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce sur le même principe que la Commission des accidents du travail?

M. PINARD: Sensiblement sur la même base, oui.

M. LAVOIE (Wolfe): Les gens peuvent en appeler de la décision sur des questions de droit.

M. PINARD: A la Commission des accidents du travail, il y a même des appels possibles sur le quantum de l'indemnité fixée. L'appel pourrait être fait sur des questions mixtes de droit et de fait dans le cas de la Commission des accidents du travail. Dans le cas de la Régie des

transports, ces appels mixtes ont peut-être été permis dans le passé mais maintenant...

M. LAVOIE (Wolfe): Un avocat me disait récemment qu'il s'opposait absolument à cette procédure en espérant qu'elle serait améliorée parce qu'il n'y avait pas d'appel à la suite d'une décision rendue par la Régie des Transports.

M. PINARD: Si le député a lu les dispositions du bill 23, il remarquera, dans un chapitre — je ne me souviens pas exactement du numéro des articles — qu'il y a la proposition de former la Commission des transports qui entendra les requêtes. Il y aura également la formation d'un tribunal des transports qui entendra les causes en appel des décisions rendues par la Commission des transports qui remplacera la Régie des transports dont nous étudions les crédits en ce moment. Alors, à ce moment-là, nous déterminerons par des règles de procédure si les appels porteront sur des questions de droit exclusivement ou sur des questions mixtes, c'est-à-dire, de droit et de fait.

M. RUSSELL: La Régie des transports a une habitude et je me demande s'il y a eu amélioration. Je ne demande pas des permis de transport pour moi. Je sais que, dans le passé, il y avait une lenteur presque impardonnable. Est-ce qu'il y a eu une amélioration dans ce domaine?

M. PINARD: 2,400 causes ont été entendues au cours de l'exercice financier 71/72. Le nombre de causes a augmenté sensiblement. La Régie des transports a fait, à ce point de vue, un excellent travail.

Je pense aussi que la procédure est plus expéditive qu'elle n'a pu l'être dans le passé, parce qu'elle est mieux rodée et que le tribunal se déplace aussi d'un lieu à l'autre dans la province, ce qui facilite l'audition des causes.

M. RUSSELL: La Régie des transports n'a pas à statuer sur le prix du transport?

M. PINARD: Sur le tarif?

M. RUSSELL: Le tarif.

M. PINARD: Oui, la détermination du tarif n'est pas faite par la régie, mais elle autorise la tarification aussitôt qu'il y a une demande.

M. RUSSELL: Une dernière question, M. le Président. Je serai peut-être hors d'ordre, mais le ministre me rappellera à l'ordre. Je sais qu'actuellement il y a plusieurs compagnies de transport qui se vendent à des compagnies de chemins de fer, est-ce que le ministre favorise cette prise de contrôle des compagnies ferroviaires sur tous les transports du Québec?

M. PINARD: Ce n'est peut-être pas souhaitable dans la mesure où nos entreprises de

transport au Québec sont capables de subvenir à leurs propres besoins au plan financier et au plan technique. Alors, quelle est la cause de ce phénomène d'intégration à caractère de monopole? Je pense bien que la venue sur le marché de ce que nous appelons le système de conteneurs, de "containers", en anglais, a fait disparaître plusieurs entreprises de transport, les a obligées à se restructurer ou à s'intégrer dans de plus grands ensembles pour pouvoir tenir le coup au plan concurrentiel. Je pense que c'est une cause économique profonde de ce bouleversement dans toute l'économie du transport au Québec; ce n'est pas particulier au Québec, c'est un phénomène constaté partout au Canada et aux États-Unis en particulier, quand on sait que Pennsylvania Railroad a dû liquider ses actifs, la grosse compagnie de chemins de fer aux États-Unis, pour être capable de faire face à la musique.

M. LATULIPPE: M. le Président, dans le même ordre d'idées que la question précédente, est-ce que la régie s'occupe de la réglementation des normes? Est-ce la régie qui voit à ça, les normes de charge maximale?

M. PINARD: Non, non.

M. LATULIPPE: C'est le ministère de la Voirie?

M. PINARD: La réglementation est édictée par le ministère de la Voirie; le respect, l'application, la surveillance en sont assurés par le ministère des Transports.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, catégorie 1.

M. LAVOIE (Wolfe): On adopte tout ça en bloc.

M. RUSSELL: L'article 5 est adopté, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Les catégories 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 11 sont adoptées, pour l'article 5. Article 6: Service central de transport aérien.

Service central de Transport aérien

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président...

M. LE PRÉSIDENT: Si vous voulez, on va permettre au ministre de résumer cet article.

M. PINARD: Le service central de transport aérien est dirigé par M. Benoît Sainte-Marie. Le nombre d'employés est de 91 sur 124 postes.

Il y a une estimation de dépenses de \$3,000,000, une estimation des revenus par imputation de \$800,000. Le but poursuivi par le service central de transport aérien est d'abord de fournir le transport aérien aux membres du Conseil exécutif et aux membres du personnel

de cadre du gouvernement du Québec. Je pense que nous avons parlé ce matin aussi du service accordé à la population en général dans les cas d'urgence, surtout dans les coins éloignés de la province où il n'y aurait pas d'autres moyens de transport pour prévenir des mortalités. C'est ensuite, de prévenir et de combattre les feux de forêt à l'aide d'avion-citernes. Il y a actuellement treize avions CL-215, six avions Canso, un hélicoptère et deux appareils de type Beaver. Je corrige, il y a actuellement 19 appareils CL-215 qui sont prêts à servir et à combattre les feux de forêt, sur 21.

M. RUSSELL: C'est le temps de mettre le feu.

M. PINARD: Non. Je pourrais peut-être ajouter d'autres remarques à celles que je viens de faire; j'ai parlé du transport des membres du Conseil exécutif, de la lutte aux incendies en forêt, du transport d'urgence des malades et des accidentés. Il y a eu également location d'appareils à l'Hydro-Québec pour des travaux dans des régions éloignées, pour les travaux préliminaires de la baie James; il y a eu aussi location d'avions au ministère des Richesses naturelles, qui a procédé à des travaux de recherche. Il y a eu location d'avions au ministère des Terres et Forêts, au ministère du Tourisme; je pense aussi que, dans certains cas, il y a eu utilisation des appareils par la protection civile à la suite de désastres dans certains coins du territoire québécois.

Je pense aussi que je peux dire un mot du nolisement de nos avions par des pays étrangers. Il y a eu location d'appareils par l'Espagne pour la lutte aux incendies en forêt dans ce pays au cours de l'année dernière. Un appareil CL-215 a été loué à l'Espagne, un autre à l'Etat de Washington, un autre à l'Etat de Californie et un autre à l'Etat du Tennessee. Il y a deux appareils actuellement loués à l'Etat du Tennessee, deux également à la Californie et deux à l'Etat de Washington.

M. LE PRESIDENT: Le député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, j'avais averti le ministre que je lui poserais une question qui pourrait paraître enfantine mais lui-même m'a mis au courant que dame rumeur colportait qu'en date du 24 décembre un certain ministre aurait nolisé un avion du gouvernement spécialement pour transporter des pâtés à la viande de Québec à Montréal. Or, dame rumeur court encore.

J'aimerais à ce que le ministre fasse une mise au point pour l'informer ou la confirmer si cela est vrai. Ce serait passablement cher le pâté à la viande.

M. PINARD: Je remercie le député de Wolfe de m'avoir donné avis de cette question. Cela me permettra de faire la mise au point nécessaire

re de façon que ce problème soulevé en commission parlementaire ne prenne pas l'allure d'un scandale, parce qu'il n'y en a pas du tout.

Le 22 décembre dernier, un ministre du cabinet prenait l'avion à 9 h 15 à destination de Montréal. Au retour un autre fonctionnaire du gouvernement prenait l'avion après en avoir demandé la permission aux autorités compétentes. Le ministre en question apportait avec lui une boîte contenant de la marchandise périssable. Cette boîte fut livrée en retard à l'aérogare et n'a pu être apportée par son destinataire. Afin d'accommoder cette personne, le planificateur des vols décida de mettre cette boîte à bord d'une envolée prévue le 24 décembre à 3 h 30 de l'après-midi, à destination de Montréal, pour un autre membre de cabinet. La température, cette journée-là, obligea le service aérien à annuler tous les vols. Toujours dans le même esprit de rendre service, le planificateur des vols, en anglais "dispatcher", communiqua avec la société Air Canada à l'aéroport de l'Ancienne-Lorette pour que la marchandise en question puisse prendre l'envolée du 25 décembre à 1 h 30 de l'après-midi. Comme il n'y avait pas de cargo ce jour-là, les employés d'Air Canada, pour rendre service à un membre du cabinet, acceptèrent cette marchandise, en l'occurrence les pâtés à la viande dont a parlé tantôt le député de Wolfe. Cette marchandise a été acceptée comme bagage par des employés d'Air Canada et fut confiée à l'hôtesse qui en a fait le transport à Montréal. Le service aérien du gouvernement du Québec n'a donc pas fait de vol spécial dans les circonstances. Il a fait l'impossible pour que cette marchandise périssable atteigne son destinataire sans frais additionnels au gouvernement du Québec. Comme c'était à la veille de Noël et que ces pâtés à la viande comportaient un caractère d'intérêt particulier, puisque quelqu'un qui est une excellente cuisinière les avait préparés, le député comprendra que, même s'il n'y a pas de scandale, c'était tout simplement un procédé acceptable dans les circonstances que de rendre service à la personne en question.

M. LAVOIE (Wolfe): J'accepte la parole du ministre et ce sera inscrit comme tel au journal des Débats.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 1.

M. RUSSELL: M. le Président, aux traitements, salaires, et allocations, il y a 123 postes. Je présume qu'il y en a 123 à l'emploi du ministère dans ce service.

M. PINARD: On n'en a pas 123, M. Russell. Actuellement 91 postes sont occupés. 26 postes ne sont pas occupés et quatre sont en voie d'être comblés au cours de la semaine. Il y a trois postes de "steward" de plus, des agents de vol et un poste de secrétaire qu'on annule.

M. RUSSELL: Combien y a-t-il de pilotes compris dans ce personnel?

M. PINARD: Il y a 36 pilotes.

M. RUSSELL: Trente-six pilotes sur un nombre de 91. Est-ce que vous avez le nombre de pilotes suffisant?

M. PINARD: Actuellement, non, on a comblé pour la période d'été par des occasionnels qu'on a pu décrocher un peu partout.

M. RUSSELL: Quelle est la réglementation pour l'engagement d'un pilote? Combien faut-il qu'il ait d'heures de vol minimum?

M. PINARD: On a tendance, aux services aériens, avec les modèles d'avions dont on se sert, à demander comme copilote un minimum de 3,000 ou 3,500 heures.

M. RUSSELL: De 3,000 à 3,500.

M. PINARD: Encore là, il faut faire attention, parce qu'en soi ça ne veut rien dire. Il s'agit de 3,000 heures sur des types d'avion bien définis. Si quelqu'un m'arrivait avec 3,000 heures sur un Cessna monomoteur, ça ne veut rien dire. Cela veut dire qu'on pourrait peut-être le refuser.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est-à-dire que comme norme vous exigez qu'au moins 3,000 heures de vol soient faites sur des types de même nature que ceux qui appartiennent à la flotte du gouvernement du Québec.

M. RUSSELL: Pour discuter de ce problème qui semble assez majeur, actuellement on va prendre un jeune, on l'entraîne, on lui remet sa licence commerciale. Il connaît tous les instruments, ça lui prend 300 ou 350 heures de vol pour se trouver un emploi. Ça lui a coûté \$4,000 ou \$5,000 pour obtenir sa licence commerciale. Ensuite, pour se trouver un emploi, comme celui qu'offre le gouvernement, ça lui prend encore 3,200 ou 3,500 heures de vol dans un type d'avion différent. A quelle place peut-il acquérir ces heures de vol, cette expérience que l'on requiert?

M. PINARD: Pour répondre à M. Russell, on a tendance et on emploie, depuis trois ans, au service aérien, des étudiants des CEGEP de Chicoutimi et de toutes les écoles de pilotage. On les aide à entrer à notre service pour leur permettre de faire des stages comme apprentis, par exemple. De temps à autre, ils ont l'occasion de manipuler les contrôles, de voir les vols de nuit, d'étudier nos instruments etc. C'est-à-dire qu'on facilite chez nous l'entraînement ou le perfectionnement de ces gens-là, mais en deçà des limites qu'on peut accepter.

M. RUSSELL: Si je comprends bien, je voudrais que la commission comprenne que les heures de vol, lorsqu'on parle d'heures de vol, ce sont des heures dans les airs, voler en avion. Donc, la moyenne des heures de vol pour un pilote varie entre 400 à 600 par année.

M. BLANK: De 250.

M. PINARD: Cela dépend, M. le député de la façon qu'on le voit. Sur les lignes domestiques ou transcontinentales, un pilote peut voler 1,300 heures à peu près. Cela varie d'après les services, les catégories de compagnies d'aviation. Cela veut dire qu'un intercontinental ou domestique va faire ça. Un transporteur interprovincial ou intraprovincial a des vols réguliers à l'horaire, les heures sont à peu près semblables.

Après ça, on tombe au domaine régional où les heures sont un peu différentes et on tombe au vol nolisé où le vol est à la demande. Cela veut dire que normaliser un chiffre comme vous semblez vouloir le faire, c'est extrêmement difficile dans ce domaine-là.

Chez nous, nos pilotes ont fait en moyenne, si je prends les 21 avions-citernes, un total de 1,800 heures l'an dernier.

M. RUSSELL: Par avion?

M. PINARD: Non, dans l'ensemble. Au total, le service aérien, avec 28 avions, a volé 8,459 heures. Dans cela, il y a 4,000 heures pour l'avion-citerne, 900 heures pour l'avion de brousse et 3,400 heures pour l'avion de passagers.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela, c'est le jet?

M. PINARD: Le jet, le DC-3, le R-27 et les Beavers également.

M. RUSSELL: Ce à quoi je voulais en venir, M. le Président... Ce n'est pas pour chicaner le ministre ni le fonctionnaire qui est responsable de ce domaine en particulier, mais je veux simplement démontrer la difficulté qu'il y a pour un jeune de pouvoir réellement s'intéresser et se préparer à être capable d'accepter un poste dans ce domaine.

Nous sommes certainement plus exigeants que les vols réguliers, parce que nous allons chercher nos pilotes dans les lignes aériennes, non pas à Air Canada parce qu'ils sont aussi exigeants, sinon plus, que nous le sommes au gouvernement.

M. PINARD: Québécois, Nordair.

M. RUSSELL: Québécois, Nordair. Ils sont ensemble un peu moins exigeants que nous ne pouvons l'être et ils transportent surtout des passagers. Tandis que nous, nous nous servons

des avions, comme les Canso, pour des services bien particuliers.

M. PINARD: Pour répondre à M. Russell, les normes d'acceptation pour les permis de vol sont définies par le BOT, au ministère des Transports fédéral. Cela veut dire que pour être pilote d'avion d'affaires, soit pour Québecair ou Air Canada, les normes sont les mêmes.

M. RUSSELL: Oui.

M. PINARD: Cela veut dire qu'il y a des cours spécialisés, par après, pour les types d'avions suivant l'instrumentation ou le nombre de moteurs de l'avion.

M. RUSSELL: Est-ce que je suis dans l'erreur, lorsque je dis qu'on émet une licence commerciale à un jeune qui peut avoir de 300 à 400 heures et qui a passé tous ses examens avec le style d'avion, deux, trois ou quatre moteurs?

M. PINARD: C'est précis, cela. C'est la licence de base commerciale qui permet de piloter un avion monomoteur.

M. RUSSELL: Monomoteur.

M. PINARD: Monomoteur. Cela veut dire que le type peut transporter un passager, un touriste qui veut faire une tournée au-dessus de la ville. Après ça, il y a toute une série d'heures accumulées, suivant la catégorie de la licence.

M. RUSSELL: Mais, comme vous dites, s'il a même accumulé 2,000 ou 3,000 heures dans cet avion, il n'est pas nécessairement qualifié pour accepter..

M. PINARD: Non.

M. RUSSELL: ... un poste comme celui-là. M. le Président, c'étaient les seules remarques que j'avais en ce qui concerne les pilotes.

On m'a donné en même temps les heures de vol des CL-215.

M. LAVOIE(Wolfe): Combien avez-vous de pilotes d'hélicoptère?

M. PINARD: On en a trois actuellement.

M. LAVOIE (Wolfe): Trois pilotes d'hélicoptère.

M. PINARD: Un chef pilote et deux pilotes.

M. LAVOIE (Wolfe): Combien d'hélicoptères?

M. PINARD: Deux hélicoptères, un Hughes 500 et un Bell Jet Ranger.

M. LAVOIE (Wolfe): Celui que le gouverne-

ment avait il y a quelques années, c'était le Hughes 500?

M. PINARD: C'est le Hughes 500.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous avez un hélicoptère tout récent, n'est-ce pas?

M. PINARD: Qui date d'un an à peu près, le Jet Ranger.

M. RUSSELL: Est-ce qu'il est loué ou acheté?

M. PINARD: Il est acheté.

M. LAVOIE (Wolfe): A quel prix?

M. PINARD: Cela valait \$150,000 en chiffres ronds. Avec les instruments. Comprenant les pièces de réserve et les cours aux pilotes, et aux mécaniciens.

M. LAVOIE (Wolfe): Savez-vous que le journal n'est pas toujours bien informé? J'ai un journal ici en date du 1er février 1972 qui dit que la "bibitte" à hélices a coûté \$700,000. C'est le Journal de Québec du 1er février 1972. Ce n'est pas Guay, mais... Je l'ai vu la semaine dernière lors des inondations dans ma région, j'étais tout surpris de voir arriver cet hélicoptère, c'est quelque chose d'excellent.

M. PINARD: Si je peux répondre à la question, c'est qu'au stade des soumissions, on a eu une offre de Sea-Gull-Sky pour un hélicoptère bimoteur qui transportait dix tonnes, 23 passagers; il valait \$775,000. C'est probablement ce à quoi vous vous référez.

M. LAVOIE (Wolfe): L'hélicoptère que j'ai vu lundi de la semaine dernière, je l'ai trouvé magnifique.

M. PINARD: Vous aviez envie de faire un tour?

M. LAVOIE (Wolfe): Si on me l'avait offert, j'aurais essayé.

M. PINARD: On essaiera de vous trouver une bonne justification.

M. LE PRÉSIDENT: Avant de suspendre le débat, est-ce qu'on peut considérer que les catégorie 1, 2, 3...

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce le même hélicoptère qui va aller sur le toit pour débarquer le premier ministre à l'édifice J?

M. PINARD: C'est possible, c'est prévu. Cela me paraît absolument normal dans les circonstances.

M. RUSSELL: Cela peut devenir nécessaire.

M. le Président, j'aurais plusieurs informations à demander sur le nombre d'avions qu'on loue à l'extérieur et ces choses-là. Je pense que ça va être un peu plus long; on peut aller dîner et les avoir au retour.

M. PINARD: Il y a une séance du conseil des ministres à 6 heures. Comme je crois que les députés ont d'autres questions, est-ce qu'on reporte la séance à ce soir, 8 heures quart? À ce moment-là, est-ce qu'on peut tenir pour acquis que nous allons terminer la discussion du budget des Transports ce soir?

M. RUSSELL: Oui.

M. LE PRÉSIDENT: Nous suspendons la séance jusqu'à 8 h 15.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

Reprise de la séance à 20 h 22

M. PILOTE (président de la commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement): À l'ordre, messieurs!

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, j'ai laissé mes papiers ici ce soir avant de partir, pensant que personne ne touchait aux papiers que nous laissons sur nos bureaux. Je m'aperçois que quelqu'un a fouillé dans mes papiers. Ce n'est pas tellement grave mais c'est pour le principe. Lorsque je laisse des papiers ici, personne n'est supposé y toucher. Je n'aime pas tellement voir mes papiers tout à l'envers en arrivant. Je voudrais qu'à l'avenir, quand nous laisserons nos papiers quelque part, quelqu'un les surveille. S'ils veulent y prendre des notes, cela ne me dérange pas, mais au moins, qu'ils les replacent comme ils étaient.

M. LE PRÉSIDENT: J'en ferai part au secrétaire des commissions.

M. PINARD: Est-ce que je peux poser une question au député?

M. LAVOIE (Wolfe): Oui.

M. PINARD: Est-ce le seul député qui a laissé des papiers sur la table de la commission parlementaire? Est-ce que vos papiers ont été déplacés, M. Russell?

M. RUSSELL: Tout est à l'envers. Il n'y a rien de conséquence.

M. LAVOIE (Wolfe): Non, ce n'est pas la conséquence, l'idée est que, lorsque nous laissons du papier, personne ne doit y toucher.

M. PINARD: Est-ce qu'il y en a d'autres de ce côté-ci qui auraient laissé des papiers également?

M. FAUCHER: Non.

M. PINARD: Il peut arriver que des fonctionnaires qui ont la charge de faire l'entretien s'imaginent que des papiers ont été oubliés par des députés. Ils se demandent s'ils doivent les ramasser et les faire parvenir aux destinataires ou s'ils doivent les laisser là. Il y a peut-être moyen de le savoir, de ceux qui ont eu à venir dans la salle.

M. LAVOIE (Wolfe): Le papier qui contenait les questions que je voulais poser avait été déposé complètement en-dessous. Je m'aperçois qu'il est complètement sur le dessus. Ils auraient dû le mettre en dessous pour que cela ne paraisse pas trop.

M. LACROIX: Si vous le permettez, M. le

Président, j'aimerais faire remarquer que la semaine dernière, en fin de semaine, le bureau du député de l'Assomption, M. Perreault a été forcé. Dans le bureau du député de Roberval, M. Lamontagne, les serrures des filières ont été également forcées. Je crois qu'il y a un très grand nombre de personnes qui, à ce moment-ci, circulent dans le Parlement, assez librement, se disant des chercheurs ou autre chose. Je ne voudrais pas porter d'accusation précise à ce moment-ci. Mais, je suis certain que ce ne sont pas les libéraux qui ont forcé la porte de M. Robert Lamontagne ou de M. Perreault.

M. LATULIPPE: Ce ne sont pas non plus les députés créditistes.

M. LACROIX: Il y a lieu de croire qu'il y en a d'autres. Il y a un problème très grave, très complexe, c'est que les gardiens doivent avoir des clés pour pouvoir pénétrer dans les bureaux en cas d'incendie ou de troubles quelconques. Il y a les femmes de ménage qui doivent également avoir des clés. Mais il doit s'exercer un contrôle plus sévère sur les personnes qui voyagent jour et nuit dans les corridors du Parlement. J'ai l'occasion d'entrer assez fréquemment tôt le matin et de sortir tard le soir également, il y a beaucoup de gens que je rencontre ici dans le Parlement et qui n'ont aucune affaire ici. S'il y a des partis politiques qui ne sont pas assez riches, malgré leurs grandes collectes, pour se doter de bureaux d'organisation à l'extérieur du Parlement, c'est bien dommage, mais j'essaierai de convaincre le ministre des Travaux publics de faire en sorte que l'accès à l'édifice parlementaire, particulièrement l'édifice A, soit restreint de plus en plus. C'est inadmissible qu'un gouvernement se fasse torpiller par l'intérieur avec nos propres moyens et avec notre argent.

M. PINARD: M. le Président, je fais une suggestion. Est-ce que le député de Wolfe aimerait porter une plainte formelle, précise, à la suite de ce qui s'est passé ce soir et qu'il vient d'expliquer aux membres de la commission parlementaire, de façon que le président puisse faire un rapport en conséquence au président de l'Assemblée nationale? J'aurai l'occasion à ce moment-là d'en parler avec lui et j'aurai peut-être là plus de latitude pour ordonner une enquête, si vraiment il y a matière à enquête. Disons que cela fait plusieurs fois que ça m'est rapporté. Mais un incident du genre de celui que vient de rapporter le député de Wolfe, c'est la première fois que j'en entends parler. D'autres incidents comme ceux que vient de mentionner le député des Îles-de-la-Madeleine, ça, j'en avais entendu parler. Il s'agit de déterminer les responsabilités et de savoir qui doit faire enquête. Est-ce le président de l'Assemblée nationale qui en est responsable comme tel, vu que ça s'est passé à l'intérieur de l'Assemblée nationale ou si c'est le ministre des

Travaux publics? Je ne voudrais pas qu'il y ait de conflit à ce niveau. C'est pour ça que je fais la suggestion.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, pour ce soir, je ne peux pas dire que cela a beaucoup de conséquence. Ce n'était rien de secret.

M. PINARD: Je comprends, mais cela peut être un indice de ce qui se passe quand même.

M. LAVOIE (Wolfe): Seulement, j'aimerais que le président s'occupe que nos papiers soient protégés ou bien qu'on nous dise: Apportez-les à votre bureau pour que personne d'autre ne s'en empare.

M. LE PRÉSIDENT: Si le député de Wolfe, le ministre des Travaux publics et moi-même rencontrons demain le président de l'Assemblée nationale, pour lui mentionner ce qui est arrivé ce soir, est-ce que vous seriez d'accord?

M. LAVOIE (Wolfe): D'accord!

M. PINARD: Très bien!

M. LE PRÉSIDENT: Nous allons passer à l'article 6: Service central de transport aérien. Nous étions rendus aux questions générales.

M. RUSSELL: Juste une question principale qu'on pourrait formuler sur le nombre d'avions qui ont été loués à l'extérieur. Quel a été le montant des revenus qui découle de ces locations?

M. PINARD: Je crois que ce soir, avant l'ajournement de la séance, j'ai donné le nombre d'avions qui avaient été loués à des pays étrangers. Il me reste à donner le montant de ces locations, c'est-à-dire le montant des revenus, soit environ \$300,000. Les frais de location à l'étranger.

M. RUSSELL: M. le Président, est-ce qu'on rend service aux provinces voisines en cas de conflagration, en cas de feu, par exemple, à la province du Nouveau-Brunswick ou ces provinces-là? A la demande?

M. PINARD: Oui, à la demande.

M. RUSSELL: Quel est le taux de l'heure qu'on exige pour ces services?

M. PINARD: C'est un taux journalier de \$500 de base avec un taux horaire de \$300 plus les frais d'aller et retour et les frais d'entreposage de pièces selon les lieux de location, selon aussi le type d'appareil qui est demandé en location. C'est normalement le 215 qu'on loue.

M. RUSSELL: Il y a des constructions de hangars, on pourrait peut-être en parler à

l'article de l'immobilisation. On peut revenir là-dessus. Quant à moi, je n'ai pas d'autres questions très précises.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'on peut considérer les catégories 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 14 et 15 comme étant adoptées?

M. RUSSELL: Adopté.

Service du transport maritime et aérien

M. LE PRESIDENT: Article 7: Service du transport maritime et aérien. Catégorie 1: Traitements, salaires et allocations.

M. RUSSELL: Est-ce que le ministre pourrait nous donner un exposé?

M. PINARD: Au service du transport maritime et aérien, c'est M. le sous-ministre Montambault qui est le responsable. Il a deux employés. Il y a une estimation de dépenses de \$2,800,000. Les buts et les fonctions de ce service du transport maritime et aérien sont d'abord le contrôle des subventions accordées aux différents services maritimes et aériens desservant les points isolés de la province comme la Basse-Côte-Nord, les Îles-de-la-Madeleine, la côte de Gaspé et toutes les autres traverses maritimes que vous connaissez. Je crois que c'est inutile d'en faire la nomenclature à moins que vous n'insistiez pour que je le fasse. Ensuite, il y a la surveillance de l'application des politiques du ministère et du gouvernement du Québec en ce qui a trait aux services de traversiers tels que ceux de Sorel, Tadoussac et tous les autres que je pourrais mentionner, mais la liste est assez longue.

Ce service doit assurer aussi la surveillance de la construction des navires qui sont la propriété de la province, et enfin, la surveillance de la qualité du service donné par les différentes entreprises subventionnées.

M. RUSSELL: Combien y a-t-il de ces traversiers qui sont subventionnés?

M. PINARD: Il y en a encore quinze actuellement.

M. RUSSELL: Sur un total?

M. PINARD: Sur un total de 28 enregistrés.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que la situation est régularisée pour le traversier de Trois-Pistoles?

M. PINARD: Il y a un jugement qui vient d'être rendu par la Régie des transports qui a annulé la transaction intervenue entre la compagnie de navigation Rive-Sud limitée et la compagnie de navigation Trois-Pistoles. La régie a annulé la transaction du fait qu'au préalable,

avant la transaction, la compagnie acheteuse n'avait pas demandé l'autorisation de la régie pour faire l'acquisition du navire Fleur-de-Lys et la régie a annulé la transaction pour un autre motif, c'est que la compagnie acheteuse n'a pas démontré qu'il était dans l'intérêt public de faire l'achat de ce navire pour faire la traversée dans un autre axe que celui pour lequel le Fleur-de-Lys avait été autorisé de naviguer. Il y avait un double motif qui a fait que la régie a annulé la transaction et que la demande de permis faite par la compagnie acheteuse a été refusée.

M. RUSSELL: Le problème du traversier Manic, est-ce réglé?

M. PINARD: C'est en négociation. C'est-à-dire que c'est réglé de la façon suivante. C'est que le Manic, à la suite de l'entente intervenue entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec, a été affecté à d'autres fins que celles pour lesquelles il avait été autorisé de naviguer.

Le Manic a été autorisé à faire la traversée entre les Îles-de-la-Madeleine et Souris avec l'entente cependant que le Québec se porterait acquéreur d'un autre navire pour faire le service qui était autrefois fait par le Manic, dans l'axe déterminé à l'époque. Il y a une somme de \$6 millions qui est en jeu, qui serait en quelque sorte la contribution du gouvernement fédéral envers le gouvernement du Québec pour lui permettre de faire construire un navire ou d'acheter un navire qui serait disponible, soit au Québec, soit au Canada, ou à l'étranger.

M. RUSSELL: Est-ce qu'il serait de type plus gros que le Manic?

M. PINARD: Il faudrait un navire plus gros que le Manic, si on tient compte de la progression des besoins pour le transport des passagers et des véhicules et si l'on tient compte aussi des caractéristiques que doit avoir le navire pour naviguer en tout temps de l'année et plus spécialement durant la saison d'hiver, dans les glaces. Il faut que ce soit un bateau de type passeur brise-glace, avec deux moteurs développant au moins 10,000 forces, avec une structure renforcée qui permettra au navire de naviguer, avec facilité, dans le domaine du possible, dans les glaces très épaisses du Saint-Laurent.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'on pourrait avoir les commentaires du député des Îles-de-la-Madeleine à ce sujet-là? Est-ce qu'il est satisfait? Est-ce que vous avez des commentaires à faire?

M. LACROIX: Oui, certainement, j'aurais des commentaires à faire.

Premièrement, on me dit qu'il y a deux employés qui s'occupent du service maritime, j'aimerais connaître les noms des employés.

M. PINARD: Le capitaine Gérard Côté et sa secrétaire, Mlle...

M. RUSSELL: Sa secrétaire, il la prête.

M. LACROIX: C'est surtout parce que je sais que leurs services sont sous-utilisés de façon systématique. Je ne m'en cacherai pas, le capitaine Côté est né sur un bateau, il a vécu sur la mer et je pense qu'il n'y a pas d'ingénieur au ministère qui soit capable d'arriver avec le capitaine Côté pour nous dire quels sont les besoins d'un endroit à l'autre. Quant aux services du Manic, naturellement, l'an passé, on a eu certaines difficultés et il y en aura peut-être d'autres l'an prochain, si prochainement on ne donne pas un contrat pour la construction ou l'achat d'un bateau qui pourra faire la liaison entre la rive sud et la rive nord, à un point ou à un autre du golfe Saint-Laurent.

Quant à nous, aux Iles-de-la-Madeleine, le Manic, c'est le moindre mal. Naturellement, ça prendrait un bateau... Quand on parle de 10,000 forces entre Matane et Godbout, je me demande si les gars sont sérieux, alors que le Manic développait 4,200 forces. Si on veut avoir un bateau en or ou si on veut avoir un bateau qui va donner un service...

Je voudrais revenir sur la question du service qui doit être assuré entre les rives et du service qui doit être assuré entre les Iles-de-la-Madeleine, les Maritimes et, éventuellement, avec la province de Québec. Naturellement, nous sommes toujours au bout de la ligne. On commence par Vaudreuil-Soulanges et on s'en va vers les Iles-de-la-Madeleine. Quand il s'agit de liaisons maritimes, je pense qu'on devrait commencer par les Iles-de-la-Madeleine et aller vers Vaudreuil-Soulanges.

Actuellement, nous sommes fort satisfaits de l'entente, mais si, l'an prochain, il n'y a pas, entre Matane et Godbout ou Matane et un autre point de la Côte-Nord, un bateau qui assure une liaison raisonnable, nous devons retourner le Manic à Matane parce qu'il y a eu une clause qui était verbale, mais qui, tout de même, demandait que le Manic revienne assurer le service entre Matane et Godbout l'hiver, alors qu'il ne pouvait pas être utilisé aux Iles-de-la-Madeleine.

Quand on a connu le sabotage qu'il y a eu l'an passé, pour l'utilisation du Manic, entre Lévis et Québec, Québec et Montréal et Montréal et Québec, alors qu'il y a un problème entre les syndicats opposés, soit à Matane, Godbout et celui des Iles-de-la-Madeleine, si jamais il fallait retourner le bateau Manic pour assurer le service de traversier à Matane l'an prochain, je peux vous assurer que, l'année suivante, le bateau, grâce à la généreuse collaboration de chefs syndicaux étrangers au Québec et au Canada, nous connaissons encore le même système, le même problème de sabotage et le Manic ne pourra pas servir aux fins auxquelles il est destiné.

D'ici quelques semaines, une décision doit être prise au niveau du ministère des Transports pour savoir où l'on va avec le système de traversiers entre la rive nord et la rive sud pour nous permettre de respirer, nous, aux Iles-de-la-Madeleine. Nous avons plus besoin d'un service de traversiers que n'importe où ailleurs entre Sorel et, si vous voulez, Cap-Saint-Ignace ou entre l'Ile-aux-Grues et Montmagny ou entre l'Ile-aux-Coudres et Saint-Siméon. Nous avons besoin d'un service adéquat, satisfaisant. A l'heure actuelle, je demande aux technocrates de cesser de tergiverser. Je demande aux technocrates de s'intéresser à des spécialistes, qui ont vu autre chose que le bateau de la traversée entre Québec et Lévis. Je demande aux technocrates de faire en sorte que les \$6 millions que le gouvernement fédéral nous a promis soient les plus utiles possible. Je leur demande que le traversier qui doit être construit ne soit pas un traversier en or mais un traversier qui soit utile et qui puisse donner à la population le service dont elle a besoin, avec le maximum de sécurité sans assurer la richesse ni des propriétaires ni des constructeurs ni des opérateurs.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est surprenant, M. le Président, que le député des Iles-de-la-Madeleine se plaigne qu'il y ait des conflits syndicaux. Connaissant ses grands amis dans le camp des syndicats, il devrait régler ça assez facilement.

M. RUSSELL: M. le Président, je me rends compte qu'il y a des problèmes dans la navigation maritime au Québec. C'est un problème majeur. Le ministre devrait prendre des dispositions pour essayer de régler ce problème. D'abord, on voit que, là encore, le fédéral y est mêlé et qu'il...

M. LACROIX: Il nous donne \$6 millions, excusez. On a cédé le bateau Manic qui avait coûté \$2 millions à la province ou à peu près, au gouvernement fédéral, contre certaines choses. Le gouvernement fédéral a donné à la province un montant de \$6 millions.

Grâce à la collaboration et à la coopération qui a existé entre le ministre des Finances, le ministre des Transports, le ministre de la Voirie et le ministre... beaucoup de problèmes ont été résolus. Le gouvernement fédéral s'est montré généreux à notre endroit. Mais ce n'est pas à ce niveau que se situe le problème. Ce n'est pas au niveau des ministres, ce n'est pas au niveau des gouvernements. C'est au niveau des technocrates qui essaient à un moment donné de remplacer les députés et les ministres.

Cela a commencé dans votre temps, M. Russell.

M. RUSSELL: M. le Président, je ne veux pas éterniser le débat mais j'essayais de déceler exactement où est le problème parce que mon rôle n'est pas d'être enquêteur. Je disais qu'encore là le gouvernement fédéral est mêlé et c'est

peut-être à ce niveau que nous voyons les technocrates qui s'accrochent d'un bord ou de l'autre, si je dois me servir de l'expression du député des Îles-de-la-Madeleine.

Par contre, je pense bien que le ministre prendra les dispositions pour faire en sorte que le service se rétablisse d'une façon satisfaisante entre les Îles-de-la-Madeleine et la province de Québec, plutôt que de laisser ces gens se diriger vers d'autres provinces pour aller dépenser l'argent qu'ils retirent de la province de Québec et que nous payons en bien-être ou autrement. Et nous n'en retirons aucun bénéfice. Je suis convaincu que le député fera son possible pour assurer à ses électeurs qu'ils peuvent venir ici dans le Québec, pour faire partie du Québec, non pas simplement en temps d'élection.

M. PINARD: M. le Président, si vous me le permettez, j'aimerais bien répondre à certaines affirmations qui ont été faites. Le but du ministère des Transports et la décision qui, éventuellement, sera la mienne et celle du gouvernement, du conseil des ministres, sera d'assurer aux citoyens des Îles-de-la-Madeleine le meilleur service de traversier possible dans les circonstances. J'ai cru comprendre, lorsque le bateau Manic a été envoyé aux Îles-de-la-Madeleine, que c'était à la demande du député des Îles-de-la-Madeleine et de la population qu'il représente et que le Manic a fait l'affaire jusqu'ici. C'est la première fois que j'entends une parole de mécontentement à l'endroit du Manic.

Je pense que si la preuve révélait que le Manic ne suffisait pas à la tâche ou qu'il n'était pas fait pour le travail qui lui est assigné, il faudrait alors que quelqu'un nous le dise. Est-ce parce que nous aurons un nouveau navire, avec des caractéristiques plus spécifiques qu'il faudrait que ce nouveau navire aille faire la traversée entre les Îles-de-la-Madeleine et Souris et que nous ramenions le Manic à la traversée où il avait l'habitude d'être? C'est un problème qui est facilement réglable puisque nous aurons un navire de plus qu'autrefois. Alors, si nous avons pris la responsabilité de négocier une entente avec Ottawa, c'est parce que, précisément, nous savons que nous avons des besoins nouveaux et que nous devons tenir compte de la progression des besoins.

M. RUSSELL: D'ailleurs, nous pourrions discuter de la construction à l'immobilisation.

M. LAVOIE (Wolfe): A la suite des paroles du député de Shefford, me permettriez-vous une question ou un genre de suggestion qui est peut-être hors d'ordre? J'aimerais quand même me soulager et l'exprimer.

M. LE PRÉSIDENT: Je vous le permets.

M. LAVOIE (Wolfe): Considérant qu'il y a des millions et des millions de dollars qui sont

dépensés par nos Québécois dans les autres pays, surtout dans le sud des États-Unis, au Mexique et ailleurs — nous n'avons aucun retour d'argent sur tous ces millions qui sont dépensés dans ces pays — considérant que le gouvernement du Québec a un grand besoin d'argent, je me demande s'il n'y aurait pas une possibilité d'aller chercher un certain revenu sous forme de taxes ou de je ne sais quoi.

M. PINARD: Comme quoi?

M. LAVOIE (Wolfe): Je ne sais pas.

M. PINARD: En installant des péages?

M. LAVOIE (Wolfe): Un genre de douane sur chaque voyage vers la Floride ou le Mexique. Il y a tellement de millions et de millions...

M. PINARD: Je ne comprends pas le point de vue du député.

M. LAVOIE (Wolfe): Non, je ne parle pas du problème du transport.

M. PINARD: Est-ce qu'il parle du transport maritime et aérien ou s'il parle de la visite des...

M. LAVOIE (Wolfe): Non, non, des Québécois dans...

M. PINARD: ... résidents québécois dans les États voisins?

M. LAVOIE (Wolfe): C'est ça. Combien les Québécois dépensent d'argent dans les États voisins? Peut-être y aurait-il une source de revenus pour le Québec en imposant une certaine taxe aux gens qui voyagent. Je vous le dis à titre de suggestion.

M. LE PRÉSIDENT: Ce serait une suggestion à faire au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, plutôt qu'au ministère des Transports.

M. LAVOIE (Wolfe): Je le dis en passant, à titre de suggestion.

M. LACROIX: Cela ne regarde pas la province de Québec, c'est international.

M. LAVOIE (Wolfe): Je vous l'ai dit, j'étais hors d'ordre. Vu que des montants sont versés par le Québec aux Îles-de-la-Madeleine et qu'ils sont souvent dépensés dans d'autres provinces. Cela me rappelle cette affaire à laquelle je pense depuis longtemps, il me semble qu'il y a tellement d'argent du Québec qui se dépense...

M. PINARD: Par contre, si vous mettez dans le tableau le montant des revenus qui nous sont apportés par les touristes étrangers qui viennent nous visiter, peut-être sommes-nous déficitaires

au plan touristique par rapport à ce qui est payé par les visiteurs venant des autres provinces et des Etats américains, des Etats voisins.

M. LAVOIE (Wolfe): Je sais bien.

M. PINARD: Il faudrait quand même faire une étude des coûts-bénéfices pour être bien sûr de notre coup, pour ne pas discriminer nos propres concitoyens en les taxant, par exemple, lorsqu'ils sortent de nos frontières.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est un fait très complexe, mais je me demandais quelle sorte de moyen pouvait être pris...

M. LACROIX: M. le Président, si vous le permettez, je voudrais relever l'affirmation qui a été faite tantôt, soit de rattacher les Iles-de-la-Madeleine avec la province de Québec. En 1962, 8,000 tonnes de marchandises entraient de Montréal, de Québec, de la Gaspésie aux Iles-de-la-Madeleine alors qu'il en venait à peu près 16,000 de Souris, Charlottetown et Pictou. L'an passé, 8,000 tonnes sont entrées par Charlottetown et Souris parce que le port de Pictou a été abandonné pour les besoins d'entrée de service et plus de 18,000 tonnes de marchandises sont entrées via la province de Québec, Montréal, Québec et la Gaspésie. Nous espérons faire davantage cette année. Naturellement, avec le bateau Manic, cela déséquilibrera un peu les statistiques à cause du tonnage des véhicules automobiles ou des voitures qui servent au camping et les camions. Tout de même, le commerce, aujourd'hui, se fait beaucoup plus avec la province de Québec qu'avec les provinces Maritimes. Il reste que nous pourrions fournir tout le poisson dépensé dans le Canada, chose qui est impossible. A ce moment-là, 90 p.c. et même 95 p.c. de la production du poisson des Iles-de-la-Madeleine, soit le homard vivant, le homard en caisse ou, si vous voulez, les filets de morue congelés, les filets de sole congelés, même le poisson rouge congelé... Vous savez des rouges congelés, vous devriez aimer ça. Il y en a encore qui sont vivants. Tout cela, il faut le livrer sur le marché américain. Même si on disait qu'on va le terminer, le produire au Québec, c'est absolument impossible parce qu'à l'heure actuelle quand nous envoyons les filets congelés en bloc par bateau, par nos moyens de transport.

Les droits de douane sont faibles. Si nous finissons ici, par exemple, les "fish-stick", si nous finissons le produit ici, les droits de douane arrivent à 35 p.c, ce qui fait que nous ne pouvons plus arriver sur le marché américain et concurrencer les produits de la mer qui proviennent d'autres pays ou d'autres régions de l'Amérique.

Nous sommes donc interdépendants du marché américain et nous appartenons aux provinces Maritimes. Il reste que nous essayons de nous rattacher de plus en plus à la province de

Québec par les liaisons aériennes. Cette année, nous aurons l'occasion d'en discuter. Le ministre a consenti d'augmenter de \$75,000 par année à \$225,000 les subventions pour la liaison des bateaux CTMA, Brion et Madeleine de Montréal-Québec et de la Gaspésie aux îles. C'est un effort considérable. Le gouvernement fédéral a fait un effort considérable également en construisant un port de mer, un havre artificiel qui a coûté \$5 millions mais pour pouvoir nous rattacher à la Gaspésie, au point de vue maritime, il faudrait que le gouvernement fédéral réinvestisse au moins entre \$6 millions et \$8 millions pour bâtir un havre à l'Etang-du-Nord qui nous placerait le point le plus près de Chandler pour relier la province de Québec.

Je pense que c'est dans la discussion des coûts de transport des liaisons maritimes. Par exemple, le père Gédéon disait que 90 p.c. des gens des Iles-de-la-Madeleine vivaient de l'assistance sociale. Cela prouve, comme tous ceux de son groupe, qu'il ne connaît rien. Nous aimerions bien que le père Gédéon vienne avec son bateau de la Beauce dans le golfe à l'heure actuelle alors qu'il y a 25 pieds et 30 pieds de glace et qu'il essaie de pêcher du hareng, de la morue ou du homard.

M. PINARD: Il faudrait qu'il mette ses combinaisons d'hiver.

M. LACROIX: La saison de pêche devait commencer le 10 mai pour le homard, mais elle est retardée.

M. RUSSELL: Je ne voudrais pas être malin pour le député des Iles-de-la-Madeleine...

M. LACROIX: Je pense que cela fait partie du contexte, vous savez, les pêcheurs et le transport...

M. RUSSELL: C'est la discussion de demain; l'industrie et le commerce.

M. LACROIX: J'irai avec plaisir.

M. RUSSELL: Cela me fera plaisir, demain, d'avoir à mes côtés le député des Iles-de-la-Madeleine. Nous allons entreprendre le ministre de l'Industrie et du Commerce et nous allons tâcher d'amener un correctif nécessaire pour améliorer la situation des pêcheries dans les Iles-de-la-Madeleine.

M. LACROIX: Est-ce que le député de Shefford me permettrait de lui rappeler que la subvention qui était payée par la Coopérative de transport maritime aérien des Iles-de-la-Madeleine a été portée de \$75,000 par année à \$225,000? Le ministre précédent m'avait dit qu'il serait possible d'avoir \$250,000. Le sous-ministre était plus conservateur, il m'avait dit \$225,000. J'ai dit que, de toute façon, c'était

sur une base de récupération. S'il nous manque \$30,000, on ira chercher \$30,000 et si on a \$30,000 de plus, on les remettra.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, est-ce que vous...

M. LACROIX: Je pense que, dans le moment, la population des îles est satisfaite de tout le service qui lui est offert et nous espérons toujours que cela va aller en s'améliorant grâce à la collaboration de mon ministre, de mon gouvernement et à mon travail.

M. RUSSELL: M. le Président, si la navigation va mal, les services aériens vont bien, par les subventions qui sont versées actuellement. Je pense qu'à cet article, on pourrait peut-être discuter de ces services aériens qui sont rendus aux Îles-de-la-Madeleine dans d'autres domaines. C'est à cet article qu'on suit les subventions.

M. PINARD: Poser une question. C'est le service du transport maritime et aérien. Alors, si vous avez une question pertinente...

M. RUSSELL: Est-ce qu'on subventionne des transports aériens?

M. PINARD: Non, aucun.

M. LACROIX: Je voudrais dire que, pour le service entre l'Île-d'Entrée, l'hiver, et, par exemple, Havre-aux-Maisons, l'aéroport, et Havre-Aubert, dans les cas de maladie et pour les cas extraordinaires, nous payons au capitaine Cormier, qui assume la liaison l'été entre Havre-Aubert, l'Île-d'Entrée et Cap-aux-Meules, un montant supplémentaire pour assurer le même service l'hiver en cas de besoin.

M. PINARD: La liaison maritime et non pas liaison aérienne.

M. LACROIX: L'hiver, la liaison aérienne parce qu'on ne peut pas se servir des bateaux.

M. PINARD: Alors, quelle compagnie fait le service?

M. LACROIX: Le même capitaine Cormier qui, lui, s'occupe d'avoir un avion pour assurer la liaison. Seulement, au lieu de lui donner \$12,000 par année, nous lui donnons \$20,000 par année et il doit avoir un avion disponible pour assurer la liaison hiver et été.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il est question de bâtir une piste à Chandler?

M. PINARD: Un instant, je vais répondre à la question du député des îles. C'est qu'on m'explique que c'est une subvention maritime qui est payée au capitaine Cormier, mais une

partie du montant est appliquée pour lui permettre de faire le service l'hiver en faveur des personnes qui le désirent.

M. LACROIX: Les cas d'urgence.

M. PINARD: C'est un montant de \$20,000.

M. LACROIX: C'est cela. \$18,000.

M. PINARD: Enfin, il y a une prévision de \$20,000.

M. LAVOIE (Wolfe): Pendant que le ministre des Affaires intergouvernementales est ici, je voudrais savoir si la piste d'atterrissage de Chandler va être construite prochainement.

M. LEVESQUE: Je ne vois pas ce que cela a affaire avec le ministre des Affaires intergouvernementales, peut-être avec le député de Bonaventure.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous êtes député de Bonaventure.

M. LEVESQUE: D'ailleurs, il faudrait bien faire la précision qu'il n'existe pas de piste à Chandler, mais il en existe une à Bonaventure, et on a bien hâte de voir...

M. PINARD: Le pavage va être fait durant la saison.

M. RUSSELL: M. le Président, je suis heureux de voir ici le ministre des Affaires intergouvernementales parce que le gros problème, actuellement, se situe dans la négociation fédérale-provinciale. Donc, il pourrait prendre connaissance de la discussion et je suis convaincu qu'avec son collègue, M. Castonguay, il pourrait intervenir auprès du fédéral pour régler tous les problèmes entre les deux gouvernements.

M. LACROIX: Il est en très bonnes relations avec mon député fédéral aussi.

M. LE PRÉSIDENT: La catégorie 1. A l'ordre!

M. RUSSELL: M. le Président, simplement une question. Les subventions sont versées au nombre de quinze. Il y en a qui sont totalement provinciales et il y en a d'autres qui sont fédérales et provinciales. Quel sera le montant de la province et quel sera le montant du fédéral?

M. PINARD: En 71/72, il y a eu, en subventions, un montant global de \$2,338,500 et en 72/73, le montant est porté à \$2,693,900. Il faudrait ajouter à ce montant...

M. RUSSELL: C'est le montant global.

M. PINARD: Oui. Il faudrait ajouter à ce montant global \$254,000 venant du gouvernement fédéral.

M. RUSSELL: Ce qui veut dire un montant de \$3 millions, tout près.

M. PINARD: Près de \$3 millions.

M. RUSSELL: Et le fédéral paie seulement \$250,000?

M. PINARD: Non, \$254,000. C'est la récupération que l'on fait en vertu de l'entente sur le Manic.

M. RUSSELL: Mais il y a d'autres subventions.

M. PINARD: Il y a d'autres subventions qui ne sont pas ici. Je peux vous les donner sur demande. J'ai cela à mon bureau, les subventions du fédéral.

Globalement, c'est à peu près \$1 million, de l'ordre de \$1 million, de \$1,600,000 à \$1,800,000, environ.

M. RUSSELL: Près de 50 p.c? Un peu plus de 50 p.c.

M. PINARD: Il faut rajouter à cela un autre montant. Le fédéral subventionne la construction des navires, ce qui n'est pas dans le montant que je donne. Ce sont des chiffres qu'on n'a pas, mais qu'on peut obtenir du fédéral.

M. RUSSELL: D'accord.

M. PINARD: Des montants qui vont de 20 p.c. à 40 p.c. à la construction d'un navire.

M. RUSSELL: Il y a certains traversiers qui ont eu une gratuité.

M. PINARD: Une gratuité, il n'y a pas de péage imposé?

M. RUSSELL: Imposé, oui. Le Tadoussac est totalement subventionné, c'est le seul.

M. PINARD: Le Saint-Juste-sur-le-Lac, dans le comté de Témiscouata, est totalement subventionné.

M. RUSSELL: Totalement subventionné.

M. le Président, il reste la question de la traverse de Lévis, est-ce que le ministre pourrait nous donner des détails, nous dire où ce problème en est rendu?

M. PINARD: Je vais demander au président de la Société de la traverse de Québec-Lévis, M. Vandry, de nous donner les renseignements pertinents en la matière, de nous dire un mot

aussi des rapports techniques qui ont été commandés pour savoir quelles sont les causes du mauvais fonctionnement des navires. Il peut nous donner aussi ses commentaires sur les malfaçons, au plan de la construction des navires, enfin tout ce qui est pertinent en la matière, après des expertises qui ont été commandées à un architecte naval et à des ingénieurs navals. Peut-être qu'il pourrait nous dire un mot de l'expertise juridique requise à un bureau d'avocats pour savoir quels sont les droits du gouvernement et du ministère des Transports et de la Société par rapport à ces malfaçons, par rapport aux vices de construction ou par rapport au mauvais fonctionnement pur et simple de ces deux navires,

M. le Président, nous avons demandé à M. Pierre Boisseau, de la firme Kamat International, de nous préparer un rapport préliminaire lorsque nous avons commencé à remarquer certains problèmes avec les traversiers. Un rapport préliminaire nous a été envoyé au cours de février et nous avons reçu un rapport intérimaire la semaine dernière.

Le premier rapport ne traite principalement peut-être pas tant de l'aspect des difficultés du navire, au point de vue mécanique, mais peut-être plus précisément des vices de conception du navire, à titre d'exemple, de géométrie, arrangement, structure, etc.

Le deuxième rapport traite surtout du système de propulsion des traversiers. Vous êtes peut-être au courant que le navire Alphonse-Desjardins a été hors service à quinze reprises différentes. Dans le cas du Lomer-Gouin, ce fut peut-être à deux différentes reprises, mais dans chaque cas, les arrêts se sont poursuivis pendant plusieurs semaines.

Si vous avez des questions précises à demander, le rapport est très complet. Je peux vous le résumer, si vous voulez, soit en vous donnant les conclusions du rapport, ou, si vous avez des questions qui demandent plus de précision, on peut analyser les fautes principales. Elles se rattachent toutes au système de propulsion du navire, surcharge des moteurs, réaction lente du système de propulsion, amplitude de vibrations excessive, fracture des coussinets, incapacité du système de contrôle à maintenir la charge égale entre les deux moteurs, fracture des boulons dans le système de rattachement du corps des hélices, enfin, il y a une liste très complète.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que vous pouvez déposer ce rapport-là?

M. PINARD: Je voudrais faire la réserve suivante. A ce moment-ci, l'expertise juridique est en cours; comme nous n'avons pas les recommandations précises et finales du bureau d'avocats à qui cette expertise a été confiée, je pense qu'il serait dangereux, pour le gouvernement, pour le ministère des Transports et pour la société, de déposer le rapport ou d'en faire état de façon tellement détaillée que la compa-

gnie pourrait peut-être invoquer des préjudices à ses droits.

Il faut quand même lui donner la chance de se défendre. C'est son droit formel.

Maintenant, je pense que les députés de la commission parlementaire des Transports, les députés de l'Opposition comme les députés ministériels, comprendront aussi que, s'il est bon de renseigner le public sur la condition de fonctionnement de ces navires, il ne faudrait quand même pas mettre en danger les droits du gouvernement ou user de discrimination à l'endroit de qui que ce soit, de la compagnie ou de ceux qui ont fait la construction des navires.

Il y a des faits qui doivent être constatés. C'est là-dessus que les questions devraient porter. M. Vandry est en mesure de répondre à ces questions, dans ce cadre-là cependant.

M. RUSSELL: M. le Président, il ne s'agit pas ici de mettre personne en boîte, pas du tout. Il s'agit simplement d'obtenir le maximum d'informations possible afin de savoir exactement ce qui se passe à cette traversée de Lévis. On sait que deux bateaux ont été construits tant bien que mal. Il y a eu des erreurs — je présume — qui ont été faites lors de la recommandation ou dans la construction. On sait qu'ils ne fonctionnent pas à 100 p.c. comme ils le devraient. Le public semble mécontent. Cela a coûté un montant X, je ne me rappelle pas du montant, je devrais le savoir mais je ne m'en rappelle pas au juste. Si on pouvait d'abord établir le coût des bateaux, par qui ils ont été construits et si on peut établir les principales raisons pour lesquelles il y a un problème de fonctionnement et si toutes les suggestions qui avaient été faites lors de la recommandation de la construction de ce style de bateau ont été remplies, il serait important qu'on le sache.

En résumé, on peut donner un rapport satisfaisant au public à l'effet que ces bateaux peuvent, dans un avenir rapproché, rétablir un service normal afin qu'il puisse être satisfait. Si le ministre de la Voirie est ici et dit: Ne vous inquiétez pas des bateaux, on va faire le tunnel, il n'y a plus de problème.

M. LE PRÉSIDENT: Pour la gouverne des membres de la commission, l'article 7 des règlements dit ceci: "Il est interdit à un député qui a la parole — je pense que ça s'applique ici, c'est le paragraphe 4 — de parler d'une affaire qui est devant les tribunaux ou devant un organisme quasi judiciaire ou d'une affaire qui est sous enquête". Je pense que, dans ce dernier cas, les paroles prononcées peuvent être préjudiciables à une personne.

M. PINARD: Le règlement prévoit le cas où une affaire est sub judice. En ce moment, je ne crois pas que l'affaire soit portée devant les tribunaux. Il est toujours possible, s'il n'y a pas moyen de résoudre le problème autrement, que le gouvernement ou la société fasse valoir ses

droits devant les tribunaux. Ce serait également le droit de ceux qui sont attaqués de se défendre. Pour le moment, je ne peux pas en dire davantage, je n'ai pas de recommandations suffisamment précises pour dire quoi que ce soit à ce sujet.

M. RUSSELL: Egalement le coût des bateaux...

M. LE PRÉSIDENT: Excusez-moi. L'article 181 dit que le gouvernement n'est pas obligé de produire des documents s'il les juge contraire à l'opinion publique.

M. PINARD: Oui, je pense avoir obtenu des députés de ne pas avoir à déposer les documents.

M. RUSSELL: Le ministre connaît l'importance des documents. A ce moment-là, il n'a qu'à invoquer l'article du fait qu'il est dans l'intérêt public de ne pas déposer le rapport.

M. PINARD: Avec la permission du président et des membres de la commission, je demanderais à M. Vandry de faire un court historique de ce problème et de nous situer les différentes étapes qui ont été franchies et ce qui, à son avis et de l'avis des experts, n'a pas fonctionné ou mal fonctionné.

M. LAVOIE (Wolfe): Si dans l'avenir, ça va mieux fonctionner.

M. PINARD: Vous demandez de faire l'historique. D'après tous les documents que nous avons au dossier, au ministère des Transports, le plus vieux que nous avons pu relever traitait de la question de l'achat des traversiers en date du 11 février 1970. C'est un document dans lequel il était question d'entretiens entre l'honorable Fernand Lizotte et l'honorable Jean-Marie Morin, Me Adolphe Roy et une autorité de Davie Shipbuilding concernant la construction de deux navires.

Il y a après cela plusieurs documents, préparation d'arrêtés en conseil, discussions avec le notaire Cossette, etc.

Tout ceci aboutit le 4 mars 1970 à l'adoption de l'arrêté en conseil 810 autorisant le ministre des Transports à transmettre une lettre dans laquelle il exprime l'intention du gouvernement d'autoriser en principe Davie Shipbuilding à construire deux navires.

Par après, le 5 mars, il y a confirmation par le Dr Lizotte et Davie Shipbuilding pour autoriser en principe la construction. Enfin, tout se déroule d'une journée à l'autre. Eventuellement, le contrat est signé, je crois, le 27 mai 1970. L'arrêté en conseil 2204 autorise le ministre des Transports et le ministre de l'Industrie et du Commerce à signer les projets de contrat — non c'était pour la subvention pour le fédéral — je m'excuse la signature du contrat

d'achat des traversiers eut lieu le 26 mars 1970. L'autre contrat, c'était pour la subvention de participation du fédéral. Alors, je m'excuse.

M. RUSSELL: Quelle était la participation fédérale?

M. PINARD: La participation fédérale était de 21 p.c. du montant total des navires, qui s'est chiffré approximativement à \$5,200,000, plus ou moins, \$50,000 à \$55,000 d'imprévus. On peut dire \$5,200,000, si vous voulez.

M. RUSSELL: La subvention fédérale.

M. PINARD: La subvention fédérale était de 21 p.c. de ce montant-là.

M. RUSSELL: De ce montant-là

M. PINARD: De ce montant-là.

Le montant net qui a dû être payé par la province de Québec est de \$5 millions, ou si vous voulez, 79 p.c. de \$5,200,000.

Très bien, approximativement \$4 millions.

Si on doit respecter un peu ce que le ministre avait suggéré, la confidentialité du rapport, il y a peut-être tout de même certaines choses qu'on peut mentionner dans la question du rapport proprement dit. C'est peut-être une généralité, dans le rapport, mais d'après l'architecte naval, il y a eu assurément un manque de planification ou de coordination et je cite ici: "Il nous est impossible de relever une étude préliminaire ou de conception sur les besoins ou caractéristiques des navires requis pour ce service qui, normalement, devrait être anticipé pour les 25 prochaines années." Et de ceci découle ce qui suit: "Il est évident qu'un échéancier qui exige la livraison de deux navires de cette classe en treize mois à partir de cette date de l'émission du contrat ne peut prévoir une phase de conception." Un peu plus loin, il conclut: "Les navires ont été construits sans passer par ces phases essentielles de conception, etc." et que le gros du problème est qu'il y a eu un manque de coordination. Vous connaissez les résultats.

M. RUSSELL: Est-ce qu'il y a eu un arrêt des travaux de construction de ces navires à un moment donné?

M. PINARD: Non.

M. RUSSELL: Le contrat a été donné, tout a continué selon le cours normal des choses. Est-ce qu'il y a eu aussi des recommandations qui ont été faites lorsqu'on a recommandé ce type de navire, sur le travail qui devait être fait aux quais ou près des quais pour éviter à la glace de s'accumuler ou pour éviter aux traversiers de lutter dans la glace? Ceci devait être fait par le fédéral, est-ce que ces travaux ont été faits?

M. PINARD: Pourriez-vous préciser un peu votre question?

Vous demandez s'il y a eu des aménagements aux quais pour permettre...

M. RUSSELL: En haut du quai.

M. PINARD: ... le fonctionnement des nouveaux navires, il y a eu des déflecteurs...

M. RUSSELL: Je parle de mémoire, je me rapporte un peu au passé. Si ma mémoire est fidèle, le fédéral était censé construire des caissons de béton pour éviter que les glaces...

M. PINARD: Des déflecteurs.

M. RUSSELL: Des déflecteurs de glace.

M. PINARD: En fait, la question des ducs d'Albe a été soulevée lorsque nous avons engagé une firme d'ingénieurs qui devait étudier la question de la construction des quais. Cette proposition a été rejetée. Il arrivait également l'autre problème que vous connaissez vous aussi, c'est que nous étions aux prises avec une question de temps. Il y a eu une course un peu contre la montre, nous ne pouvions pas suspendre le service tant et aussi longtemps que le pont Pierre-Laporte n'était pas complété.

On se trouvait en novembre 1970 et c'est simplement dans le cours de l'été 1971 que nous avons pu procéder à la construction des quais. Plusieurs propositions nous ont été soumises par les ingénieurs. Elles variaient entre le montant approximatif de \$700,000 à \$4 millions. Dans la question d'un projet de \$4 millions, il fallait refaire les quais au complet et les ingénieurs nous avaient mentionné à ce moment-là, que c'était physiquement impossible d'assurer le service des traversiers pour l'hiver qui venait. Alors, nous avons nécessairement éliminé toute solution qui aurait pu nous empêcher de maintenir un service au cours de l'hiver que nous avons connu.

Ce dont je parle est complètement indépendant de la condition du fonctionnement des navires eux-mêmes. D'ailleurs, l'architecte naval le mentionne présentement. Ceci n'est pas une question de quai parce que les quais, somme toute, c'est habituellement toujours un peu la même chose, c'est une surface verticale qui rejoint le fond, qu'elle soit faite de béton, de caissons ou de planches d'acier, le gros du problème est un problème de manoeuvrabilité des navires. Les navires sont très gros, très lourds et extrêmement difficiles à manoeuvrer.

M. RUSSELL: M. le Président, est-ce que le public peut s'attendre que ce service sera éventuellement rétabli avec ces bateaux qui ont été construits pour ces fins?

M. PINARD: Je pourrais dire tout de suite

que les réparations ont été commandées à la compagnie Davie Shipbuilding pour remettre les navires en état de fonctionner normalement. M. Vandry pourrait expliquer quelle est la nature des réparations qui ont été effectuées, quelles ont été les demandes faites par la société et le ministère, et quelles ont été les conditions de garantie de la durabilité de ces réparations effectuées aux deux navires. Quels sont les commentaires que M. Vandry peut nous faire quant à l'efficacité du service?

M. LAVOIE (Wolfe): Quelles sont les forces de moteur de ces bateaux?

M. PINARD: Ils ont 3,000 chevaux-vapeur.

M. LAVOIE (Wolfe): Ils ont 3,000 chevaux-vapeur. Cela ne ferait pas pour les Iles-de-la-Madeleine. Ce n'est pas assez fort.

M. PINARD: Nos conseillers juridiques ont envoyé une lettre à la Davie Shipbuilding dans laquelle, premièrement, on demande principalement, d'abord, qu'elle effectue toutes les réparations auxquelles nous avons droit en vertu du contrat signé le 26 mars 1970 et également nous demandons et nous insistons sur un prolongement de la garantie pour une période supplémentaire de douze mois. Parce que les problèmes d'ordre mécanique que nous avons connus cet hiver ont provoqué plusieurs transformations. Il y a eu des transformations dans le système même du fonctionnement des moteurs. Il devait y avoir dans le fonctionnement même de la machinerie un rapport constant ou une corrélation entre la vitesse des moteurs et le pas de l'hélice.

L'architecte naval, de concert avec les ingénieurs du chantier maritime, en est venu à la conclusion qu'il serait préférable que les moteurs fonctionnent à vitesse constante et que seulement le pas de l'hélice dans les manoeuvres soit changé. Alors, du devis original, le travail que nous allons faire aujourd'hui, n'est pas le même et il n'est surtout pas le même que nous avons fait l'an dernier. Réellement, nous nous croyons en droit, et c'est de coutume lorsqu'il y a des changements majeurs comme ceux que nous avons connus, de demander et même d'obtenir une prolongation de la garantie.

M. LAVOIE (Wolfe): Que vous avez obtenue?

M. PINARD: Que nous sommes en voie de négocier et que nous tentons d'obtenir. D'ailleurs, nous avons mentionné dans une lettre du 30 avril 1972 que les bateaux étaient repris et je cite ici: "Que la prise de possession des traversiers sera faite sans préjudice aux droits et privilèges résultant du contrat intervenu le 26 mars 1970". En plus, on écrit un peu plus loin: "Au surplus, la société et les ministères concernés exigent que votre compagnie prolon-

ge d'une année les garanties stipulées au contrat."

M. RUSSELL: M. le Président, je voudrais simplement faire remarquer ceci en terminant. Quant à moi, je suis prêt à accepter l'article. On a construit le pont Pierre-Laporte. On l'a terminé avant de construire les bateaux et il faudrait s'assurer du fonctionnement des bateaux en attendant la construction du tunnel, qui sera construit prochainement, je présume, par le ministère de la Voirie.

Je n'ai pas d'autres questions à cet article.

M. LAVOIE (Wolfe): Je voudrais savoir si les débarcadères, les ducs d'Albe vont être construits ou terminés prochainement? Est-ce que c'est en voie de préparation?

M. PINARD: Probablement que ce que vous voulez surtout savoir est ceci: Est-ce que les piétons vont avoir accès directement au deuxième pont prochainement? Hier, j'ai communiqué avec l'entrepreneur qui est en charge de ces travaux et il m'a dit que, d'ici trois semaines, les piétons auront accès directement au pont des passagers.

M. LE PRÉSIDENT: Catégories 1, 3, 4, 5, 7 et 10.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il y a un comité d'étude, en parlant du pont-tunnel, en marche pour étudier s'il y a lieu de construire éventuellement un tunnel entre Québec et Lévis?

M. PINARD: Il y a un comité technique, qui a été formé sous la direction du sous-ministre Jacques Charland, qui est en charge de la recherche et de la planification au ministère de la Voirie et des Transports et il fait, avec les membres du comité technique, la mise à jour de toutes les propositions qui avaient été présentées aux gouvernements qui se sont succédé en ce qui concerne la possibilité de réaliser un système de communication entre les deux rives, que ce soit sous la forme d'un tunnel, d'un pont-tunnel ou d'un pont. Il y a d'autres propositions qui ont été faites depuis quelques mois et qui présentent des caractéristiques différentes. Il s'agit d'en évaluer les possibilités au plan de la réalisation technique. Il s'agit d'en évaluer également les coûts au plan de la construction. Il faut aussi que ces systèmes de communication qui nous seront proposés soient bien intégrés dans notre infrastructure routière des deux côtés du Saint-Laurent, c'est-à-dire à l'intérieur de la ville de Québec, et également bien coordonnés avec la capacité d'absorption de la circulation du côté de la Transcanadienne, en périphérie de Lévis et des autres municipalités. Toutes les propositions, je le répète, peuvent se situer entre un montant de \$100 millions à \$150 millions, tout dépend du choix

de la formule qui serait faite par les autorités compétentes.

M. LATULIPPE: M. le Président, avant de passer à une autre catégorie...

M. LE PRESIDENT: Est-ce sur le même sujet?

M. LATULIPPE: C'est sur le même sujet. Quand vous réferez à d'autres moyens, à part le pont, les bateaux, le tunnel...

M. PINARD: Nous avons songé qu'il y aurait peut-être possibilité d'ériger au-dessus du Saint-Laurent une espèce de funiculaire ou de téléphérique, mais cela pose des problèmes techniques assez considérables, quoique c'est faisable. A ce moment-là, comme cela devra servir au transport des piétons, il y a quand même un problème d'ordre humain qui se pose immédiatement. C'est le problème de la claustrophobie ou de la crainte de circuler au-dessus des eaux dans une cabine qui, évidemment, serait fermée, chauffée en hiver. De quelle façon réaliser ce projet pour donner toutes les garanties au plan de la sécurité, au plan du confort, au plan de l'acceptation des piétons de traverser dans un habitacle comme celui-là? Je me dis, et d'autres comme moi-même, si je ne suis pas un technicien, se sont dit que, si c'était faisable pour aller d'une montagne à l'autre dans les Alpes, en Europe, alors qu'il y a des portées qui sont très considérables, que c'est certainement faisable pour franchir un obstacle comme l'est le fleuve Saint-Laurent. Mais, le problème ne se pose pas dans le même contexte et on n'a peut-être pas ici, à Québec, les mêmes habitudes que les Européens qui sont habitués d'aller en montagne et à se véhiculer d'une montagne à l'autre grâce au système dont je viens de parler.

Cela me paraît plus ou moins intéressant en ce moment. Est-ce qu'il y aurait possibilité de mettre de côté les navires qui assurent la traversée maritime pour en venir à un système de transport en commun avec un système d'autobus rapide qui franchirait les distances entre un certain endroit, à Lévis, pour ramener les piétons à l'intérieur de la ville de Québec, aller et retour? C'est une possibilité qui est envisagée et des études sont faites en ce moment. De toute façon, ce système ne donnerait pas autant d'efficacité, ne serait pas plus rentable et ne donnerait pas autant de confort et de service aux piétons que le système de traversiers peut en donner en ce moment, avec tous les avantages qu'on connaît au système. Je pense que c'est une étude qui mérite d'être faite très sérieusement, une étude de coûts-bénéfices, par exemple. Il y a peut-être aussi d'autres systèmes qui nous seront proposés éventuellement. Comme nous avons un bon service de planification et de recherche et que nous faisons appel à des spécialistes de ces questions, nous attendons de nouvelles propositions pour que le gouvernement puisse prendre une décision.

M. RUSSELL: M. le Président, je sais que je suis hors d'ordre, mais je veux simplement ajouter que cela va se faire sans aucun doute, pour que la ville de Québec puisse s'industrialiser. Il y aura la circulation nécessaire. Cela coûtera quelque chose pour le construire, ce fameux tunnel ou un pont, et les gens paieront comme cela se fait ailleurs. Le temps règle bien des choses.

M. PINARD: Je pense que c'est le temps de mettre fin au mythe de la gratuité partout et en toute circonstance. C'est un point de vue personnel que j'exprime et je pense qu'il est partagé par plusieurs personnes.

M. LE PRESIDENT: Le député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): Une dernière question en ce qui concerne la page 546 des comptes publics de la province de Québec. Je vois une subvention à la compagnie de navigation Charlevoix-Saguenay au montant de \$675,000. Est-ce que c'est pour la traversée de Tadoussac?

M. PINARD: C'est une subvention qui a été payée à la compagnie de navigation Charlevoix-Saguenay pour la traverse Sainte-Catherine-Tadoussac. Il y a gratuité pour les piétons et pour les propriétaires de véhicules et ces dispositions sont la conséquence de l'adoption d'un arrêté en conseil portant le numéro 1268 du 31 mars 1971.

M. LAVOIE (Wolfe): Mais je vois, à la traversée de Lévis, \$483,200. Elle coûterait donc meilleur marché?

M. PINARD: Pardon?

M. LAVOIE (Wolfe): Je vois, pour la traversée de Lévis, une subvention de \$483,200?

M. PINARD: Ce sont des avances faites par le ministère des Finances à la société pour couvrir les frais d'exploitation.

Vous demanderez à M. Vandry, qui est président de la société, d'expliquer le fonctionnement de sa société sur le plan budgétaire.

M. RUSSELL: Il y a seulement le piéton qui a la gratuité, tandis que les autres...

M. LE PRESIDENT: Toutes les catégories de l'article 7 sont adoptées?

M. LATULIPPE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 8.

Bureau des expropriations de Montréal

M. RUSSELL: M. le Président, article 8: Bureau des expropriations de Montréal. Peut-être que le ministre pourrait nous donner les

grandes lignes en ce qui concerne cette dette. Est-ce que c'est global?

M. PINARD: Le bureau des expropriations dont il est question ici est situé à Montréal. Ce bureau est dirigé par M. Fernand Dostie, ex-sous-ministre titulaire du ministère de la Jeunesse. Il y a aussi les régisseurs qui siègent à ce bureau avec lui. Il s'agit de Me Reeves et de M. Vézina. Il y a également M. Hébert qui est administrateur et M. Juneau qui est également agent d'administration. Il y a trois secrétaires qui travaillent à ce bureau. Le budget demandé est de \$112,000 et les revenus sont évalués à \$88,000 pour l'année 1971.

M. RUSSELL: Les revenus?

M. PINARD: Oui.

M. RUSSELL: Ils exigent des frais pour leurs services?

M. PINARD: Ce bureau des expropriations fonctionne surtout à la demande de la ville de Montréal pour les expropriations qui sont faites sur le territoire de la ville de Montréal principalement.

C'est un bureau qui a été très utile, qui l'est encore et qui a procédé rapidement à l'audition des causes d'expropriation lorsqu'il n'y avait pas de question juridique importante à trancher mais qu'il s'agissait plutôt d'établir le quantum de l'indemnité à être payée à l'exproprié, soit par la négociation à l'amiable ou soit que des causes, qui auraient pu être déferées à la Régie des services publics, aient été retirées à la suite du consentement des parties en cause et que le dossier ait été déferé plutôt pour fins de règlement au bureau des expropriations.

M. RUSSELL: Si je comprends bien, le montant total est augmenté à \$112,000 et on perçoit un montant de \$80,000 qui...

M. PINARD: La ville de Montréal rembourse au ministère les dépenses encourues pour faire fonctionner ce bureau des expropriations.

M. LE PRESIDENT: Catégorie 1.

M. LAVOIE (Wolfe): Tout cela est adopté. J'aurais une petite question à poser.

M. LE PRESIDENT: Avant de passer à l'article 9, le député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): Tout cela est adopté.

M. LE PRESIDENT: Pour le bénéfice du journal des Débats, à l'article 8, les catégories 1, 2, 3, 4, 6, 7 et 11, sont adoptées.

M. LAVOIE (Wolfe): Je voudrais demander au ministre, pour remplacer M. Tremblay,

l'ancien ministre du Transport, s'il était pour charger M. Berthiaume de faire la promotion du CL-215. Ce que j'avais oublié de demander tout à l'heure. M. Tremblay, qui faisait la promotion du CL-215 me demandait si c'était vous qui alliez le remplacer.

M. PINARD: J'ai bien confiance en mon adjoint parlementaire, M. Berthiaume.

UNE VOIX: Le député de Wolfe veut voyager.

M. PINARD: C'est un travail de promotion. Il est quand même important. J'ai dit tantôt que nous avions loué des appareils à plusieurs pays, à plusieurs Etats américains. Il est question de vendre plusieurs CL-215. C'est une convention qui a été signée entre le ministère et la compagnie Canadair. Il y a eu une transaction qui a été faite aussi entre la Société des Alcools pour l'achat de vins en Espagne et en contrepartie, il est question...

M. RUSSELL: La Société des Alcools?

M. PINARD: Oui, il est question de la vente de CL-215 à l'Espagne. C'est une forme de troc qui s'est effectuée entre le gouvernement de la province de Québec comme tel et le gouvernement espagnol. Alors, on a intérêt, comme gouvernement du Québec, puisque les avions CL-215 sont fabriqués par la société Canadair à Montréal, à en faire la promotion et à faciliter la construction de ces appareils pour revente à l'étranger. On doit considérer que c'est une société importante située à Montréal, qui a employé autrefois jusqu'à 8,000 personnes, mais qui a connu des situations économiques difficiles. A ce moment-là, c'est le devoir du gouvernement du Québec, dans la mesure du possible, d'aider cette compagnie à obtenir un nouveau marché et grâce à un excellent produit qui est le CL-215.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est parce que je voyais une déclaration de M. Berthiaume disant que le gouvernement québécois n'est pas là pour faire la promotion de l'aviation et dans un autre article...

M. BERTHIAUME: ... un autre Berthiaume.

M. LAVOIE (Wolfe): Paul Berthiaume, c'est vous, ça?

M. BERTHIAUME: Je n'ai jamais fait de déclaration sur le CL-215.

M. LAVOIE (Wolfe): Je vous passerai l'article ici. Je voyais un autre article disant que les Américains apprécient bien le CL-215 mais les commandes se font attendre. Alors, je voulais savoir si la promotion allait se continuer ou non.

M. RUSSELL: Le Canada français.

M. BERTHIAUME: Le Canada français. Je n'ai jamais fait de déclaration sur le CL-215. Le journal de Saint-Jean?

M. LE PRESIDENT: Article 9.

M. PINARD: Est-ce que les membres de la commission seraient intéressés à savoir quels sont les objectifs poursuivis par le gouvernement pour la vente d'appareils à même sa propre flottille et ce que cette décision, de la part du gouvernement, peut avoir comme effet d'entraînement au niveau de la société Canadair par rapport aux pays étrangers qui éventuellement se porteraient acquéreurs de ces appareils et par rapport à la décision du fédéral de faire construire des appareils en nombre additionnel.

M. RUSSELL: M. le Président, je crois qu'il serait bon qu'on sache la continuité de ce qui a été fait au début, d'ailleurs, un achat de vingt avions par le gouvernement dont faisait partie le ministre de la Voirie et des Transports d'aujourd'hui. On connaît les déboires et les difficultés que la compagnie a eus pour la construction au début. Je sais qu'il s'en était vendu en France, est-ce que ces problèmes ont été tous réglés? Quel est le résultat de l'utilisation de ceux que nous avons actuellement? Est-ce qu'ils donnent satisfaction? Quelle publicité donne l'utilisation de ces avions à l'extérieur, et pour pouvoir en faire une promotion qui active les ventes à l'étranger?

M. PINARD: La commande originale pour les 215 était de 20. Il y a un arrêté en conseil de passé puis une entente au stade de la construction. À ce moment-là, on a déterminé que vingt, c'était peut-être trop, puis on a décidé de laisser aller cinq avions à l'Espagne, cinq qui étaient sur la chaîne de construction à Montréal, pour limiter le gouvernement du Québec à un total de 15. Les quinze avions ont été livrés au cours de l'année dernière, ici, à notre aéroport de P'Ancienne-Lorette. On a actuellement les quinze en service. Quinze, est-ce suffisant? Est-ce trop? Les chiffres d'une année d'activité semblent nous indiquer qu'avec dix avions plus les cinq Canso, on pourrait répondre à tous les besoins du ministère des Terres et Forêts. À la suite de cela, il y avait une clause dans l'entente entre Canadair et le gouvernement du Québec qui à un moment donné autorisait Canadair à faire la vente, le cas échéant, de cinq avions. 215 à un pays ou à quelqu'un qui en faisait la demande. La demande est venue de l'Espagne. L'Espagne a demandé s'il était possible d'obtenir cinq avions. Il y a une entente en voie de préparation, au moyen d'un échange de sel et de vin pour le retour des avions, mais la conséquence la plus importante pour le Québec de la vente des cinq avions à l'Espagne est la suivante: on vend cinq avions, le gouvernement

fédéral s'engage à en acheter douze supplémentaires, ce qui entraîne pour Canadair une chaîne de production pour vingt avions; ça veut dire une période de quatre ans, une création de 800 emplois au niveau moyen pendant quatre ans. C'est là que la transaction est extrêmement intéressante.

M. LAVOIE (Wolfe): Ce n'est pas assez pour 100,000 emplois mais ça fait rien...

M. RUSSELL: Si je comprends bien les explications du ministre, nous conserverions nous-mêmes les quinze que nous possédons actuellement?

M. PINARD: Nous conserverions dix CL-215 et puis les six Canso. Il y a deux catégories dans les bombardiers ou avions pour les incendies en forêt. Nous en avons actuellement 21, quinze 215 et six Canso.

M. RUSSELL: L'Espagne en a déjà cinq?

M. PINARD: L'Espagne en a un actuellement.

M. RUSSELL: Elle en a seulement un?

M. PINARD: Il y en a un qui lui appartient et elle veut en acquérir huit au total.

M. RUSSELL: Huit au total?

M. PINARD: Elle en prend cinq chez nous et les autres viendront de la chaîne de production que Canadair mettrait en branle.

M. LAVOIE (Wolfe): Etes-vous au courant que des pays comme l'Argentine, le Vénézuéla, le Chili, le Portugal, la Grèce, la Yougoslavie, la Finlande, l'Algérie, l'Indonésie auraient manifesté le désir...

M. PINARD: J'ai personnellement rencontré l'ambassadeur du Chili qui a été reçu à Québec et avec qui nous avons entrepris des négociations, mais je pense que la difficulté réside dans le fait que ce pays n'a pas les liquidités suffisantes pour nous payer avec la monnaie courante. On a proposé au gouvernement du Québec un troc qui aurait permis au Chili d'échanger l'avion ou les avions qu'on achèterait du Québec ou de la société Canadair, selon le cas, contre des marchandises de bonne qualité qui sont produites au Chili, mais dont, malheureusement, le Québec n'a pas un pressant besoin ou n'a pas besoin du tout. Le Chili est un pays producteur de vin, mais pas dans la même mesure que l'Espagne peut l'être, et nous n'avons pas l'assurance que ces vins sont d'aussi bonne qualité. Et même s'ils sont d'aussi bonne qualité, ils ne sont pas en demande, chez la clientèle du Québec, et, à ce moment-là, ça poserait un problème assez considérable de vente, au niveau de la Société des Alcools.

Alors la proposition, même si elle reste à l'étude, ne commande pas une décision rapide de la part du gouvernement.

**Achat, construction
ou transformation d'immeubles**

M. RUSSELL: M. le Président, est-ce que le ministre pourrait nous détailler le montant de \$8,656,000 qui compose la demande crédits à l'achat, construction et transformation d'immeubles?

M. PINARD: Je vais demander à M. Montambeault de répondre à la question du député à l'aide du tableau que j'ai en main en ce moment.

Numéro 1: \$1,476,000 pour l'achat d'avions pour feux de forêt, le CL-215. C'est le remboursement sur l'achat initial. Ce sont les mensualités au taux de cent et quelques milliers de dollars par mois qui varient chaque mois suivant le taux d'intérêt de la Banque du Canada. A l'origine c'était \$112,000. Actuellement on paie environ \$102,000 ou \$103,000.

Au numéro 2, c'est l'installation des balances dont il y a déjà été question avec M. Barry un peu plus tôt. Pour ces balances, un montant de \$500,000 est prévu. Les douze balances dont M. Barry a parlé, il y en a quatre actuellement. Au numéro 3, ce sont les hangars à l'aéroport de Sainte-Foy pour lesquels un montant de \$40,000 est prévu. Ce sont les frais d'architecte et d'ingénieur pour faire les plans d'agrandissement de la bâtisse.

L'agrandissement va donner la capacité de loger les 28 avions, de faire la maintenance et de centraliser sur place tous les travaux, tout ce qui va avec le service aérien: \$40,000. Après cela, on a demandé des modifications aux CL-215; \$340,000. Le montant est pour rendre l'appareil plus souple, le rendre utilisable pour l'emploi de l'insecticide, utilisable douze mois par année et l'équiper de dégivreurs et des choses comme ça...

M. RUSSELL: \$340,000 par avion?

M. PINARD: Non, au total. Pour pouvoir faire des transformations et modifications sur les trains d'atterrissage pour augmenter la portée, pour se servir de champs gravelés et de choses comme ça dans le grand nord. Enfin on a demandé un montant de \$300,000 pour la piste de Bonaventure.

M. LAVOIE (Wolfe): Comment, le député du comté n'est pas au courant qu'il y a une piste d'atterrissage? Je lui ai demandé tantôt et il m'a dit qu'il n'en était pas question.

M. PINARD: Il voulait que je lui fasse la surprise de l'annoncer.

M. LAVOIE (Wolfe): Ah bon! Est-ce qu'il y a une entente avec l'ODEQ à ce sujet-là?

M. PINARD: Il y a une entente avec le fédéral. Si les travaux sont faits suivant leurs plans et devis et spécifications, le montant total peut être remboursé. Actuellement, des ingénieurs sont engagés pour s'assurer que les travaux soient faits suivant les spécifications du D.O.T.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est surprenant que le ministre des Affaires intergouvernementales et le député du comté ne soient pas au courant d'une telle dépense.

M. PINARD: La maîtrise d'oeuvre est essentiellement restée entre les mains des ministères québécois.

En dernier lieu, c'est le bateau-passeur, la fameuse entente pour le Manic pour lequel un montant de \$6 millions est prévu. Ces \$6 millions seront remboursés par le gouvernement fédéral suivant les termes de l'entente.

M. RUSSELL: Ce sont les \$6 millions qui apparaissent ici comme remboursement?

M. PINARD: C'est ça.

M. RUSSELL: Je propose donc que le montant adopté...

M. PINARD: Il y aurait un total de \$8,656,000.

M. LAVOIE (Wolfe): A l'aéroport, qui est le capitaine en charge des avions?

M. PINARD: M. Jules Ringuette.

M. LAVOIE (Wolfe): M. Gagnon était ici autrefois lorsque...

M. PINARD: Il est au service de la compagnie Atlantique-Aviation maintenant.

M. RUSSELL: Qui le remplace?

M. PINARD: M. Benoit Sainte-Marie qui est directeur du service aérien et qui était autrefois à Québecair.

M. RUSSELL: L'entreposage de ces avions, CL 215, sera-t-il fait à différentes places dans la province ou s'il sera centralisé ici à Québec?

M. PINARD: Nous visons à tout centraliser à Québec. Jusqu'à l'année qui vient de se terminer, on remisait la moitié des avions à Saint-Jean-d'Iberville et l'autre moitié ici. Les hangars de Saint-Jean-d'Iberville ont été vendus au mois de mars à une firme américaine et il faut évacuer les lieux.

M. RUSSELL: Est-ce qu'il y a eu des rapports pour que les avions soient entreposés durant les mois d'été à différentes places de la province pour qu'ils soient rendus sur les lieux

beaucoup plus rapidement en cas d'incendie? Est-ce que cette politique peut être poursuivie?

M. PINARD: C'est important de rapprocher les appareils des lieux possibles d'incendie en forêt, de façon qu'ils prennent le moins de temps possible à s'y rendre. Il avait été question d'en baser à l'aéroport de Rimouski. Il y en a eu à Rimouski, à Matagami, au lac Saint-Jean.

M. RUSSELL: A quelle vitesse volent les CL-215?

M. PINARD: Ils volent à la vitesse de croisière de 160 à l'heure et ils peuvent diminuer jusqu'à 100 milles à l'heure au-dessus d'un feu, suivant les conditions.

M. RUSSELL: La vitesse de croisière?

M. PINARD: A peu près 130, un avion lent, si on peut dire, c'est un outil spécialisé.

C'est important qu'ils aient le temps de jeter le paquet d'eau qu'il faut jeter sur le feu. S'ils passent trop vite...

M. RUSSELL: M. le Président.

M. PINARD: C'est une manoeuvre qui est assez difficile pour le pilote.

M. RUSSELL: ... je faisais simplement une comparaison, à savoir si cet appareil était entreposé ici à Québec et si un feu se déclarait dans l'Abitibi et qu'on voulait l'envoyer là-bas, combien ça lui prendrait de temps à s'y rendre pour rendre service là-bas?

M. PINARD: C'est pourquoi on a fait l'expérience l'année dernière de les placer à certains endroits déterminés dans le territoire pour les rapprocher des sites possibles d'incendie en forêt.

M. RUSSELL: Durant les mois d'été. Maintenant, le personnel, les pilotes demeurent là sur les lieux?

M. PINARD: Oui.

M. LATULIPPE: Les mécaniciens et les pilotes des points de ravitaillement, comme ça à différentes places, déjà en place... Par exemple, dans le nord québécois, est-ce qu'il y a des points de ravitaillement?

M. PINARD: Oui, des cages, comme on les appelle, qui sont faites un peu partout mais pas pour les CL-215.

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce qu'il est possible d'avoir ces avions à certaines occasions pour des démonstrations publiques, démontrer comment.

M. PINARD: A l'occasion de la semaine de l'aviation, à l'ouverture de l'aéroport de Bromont et dans des circonstances un peu spéciales, on le fait.

M. LAVOIE (Wolfe): On peut peut-être les réserver pour l'ouverture de l'aéroport de Sainte-Scholastique.

M. PINARD: On serait intéressé.

M. RUSSELL: On va arroser le feu entre le fédéral et le provincial.

M. BERTHIAUME: M. le Président, avant de changer d'article, j'aimerais avoir l'occasion peut-être de rectifier ce que j'ai dit tantôt à l'occasion d'une question du député de Wolfe concernant une déclaration que j'avais faite dans le temps, il y a déjà au-delà d'un an et qui a été rapportée dans le Canada français. En fait, ce que rapportait le député de Wolfe était exact, sauf qu'il ne s'agissait pas à ce moment-là du CL-215 mais il s'agissait de promotion de l'aviation civile.

Je disais à ce moment-là, lors d'un colloque sur la question, qu'il n'était pas prioritaire pour le gouvernement de faire la promotion de l'aviation civile, compte tenu des autres priorités. C'est simplement pour rectifier et dire qu'il ne s'agissait aucunement de CL-215 à ce moment-là.

M. LE PRESIDENT: La catégorie 13 et l'article 9 sont adoptés?

DES VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: La parole est au ministre.

M. PINARD: M. le Président, je voudrais vous remercier pour le travail magnifique que vous avez accompli comme président de la commission des transports. Je voudrais également remercier tous les membres de la commission, députés ministériels, députés d'Opposition qui ont facilité ma tâche de façon considérable. Je pense que la discussion a été à la fois agréable et fructueuse en ce sens que les demandes d'information étant bien formulées, les réponses étaient d'autant plus faciles à donner.

Je voudrais également remercier les fonctionnaires qui m'ont appuyé dans le travail que j'avais à accomplir et je pense que la preuve a été faite qu'ils sont à la hauteur de la situation et qu'ils seront capables de bien préparer les documents et les réponses qui doivent être données à l'occasion.

Je remercie également tout le personnel du journal des Débats pour le travail immense et difficile qu'il accomplit. Parfois dans les échanges qui se font de part et d'autre de la salle, je

me demande comment ces gens font pour rapporter aussi fidèlement les débats. Parfois, ce serait mieux qu'ils ne les rapportent pas aussi fidèlement quand il y a des esclandres qui se produisent. Tout cela pour dire qu'ils font un travail magnifique et je voudrais profiter de l'occasion pour le dire publiquement.

M. RUSSELL: M. le Président, je voudrais simplement faire miennes les paroles du ministre pour vous remercier de votre façon de conduire les travaux de cette commission et aussi remercier tout le personnel du journal des Débats, les fonctionnaires qui ont bien voulu entourer le ministre pour répondre à toutes les questions que nous avons bien voulu poser.

Je ne dis pas que les réponses nous satisfont tous, suivant notre désir, mais ce sont les faits qui nous ont été donnés tels qu'ils sont relatés dans les rapports du ministère. Je pense que les réponses ont été à point et je suis certain que ce sera très formateur pour ceux qui ont peut-être pour la première fois assisté à la discussion de crédits du ministère des Transports et surtout pour ceux qui s'intéressent à la navigation.

Je voudrais être certain que le ministre prenne en note que nous allons suivre de près la façon dont il dépensera ses crédits cette année pour s'assurer que les gens des Iles-de-la-Madeleine aient le service qu'ils désirent avoir, suivant les crédits à leur disposition.

M. LAVOIE (Wolfe): M. le Président, un seul mot pour terminer. Nous avons étudié ensemble à la commission parlementaire, les crédits de la voirie, des travaux publics et des transports. En ce qui me concerne, je trouve que cela a très bien été. Je suis très heureux et je crois que le ministre est très satisfait aussi de la manière que nous avons agi dans les circonstances.

Je voudrais le mettre en garde pour l'an prochain si nous siégeons encore à la même commission parlementaire. Je me propose de lire le journal des Débats pour les quatre années où il a été dans l'Opposition et où il était si agressif. Je me propose de me servir des mêmes arguments dont il se servait à l'époque. Alors, l'an prochain, peut-être aurez-vous à lire le journal des Débats de 1966 à 1970 et je

reprendrai peut-être les phrases dont vous vous êtes servi à l'époque.

M. PINARD: Cela prouve que les hommes ont toujours le loisir de changer de méthode et de système.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Frontenac.

M. LATULIPPE: Qu'il me soit permis de dire un simple mot. Merci à toute l'équipe, merci aussi aux confrères. J'espère que, l'an prochain, nous aurons l'occasion de rencontrer à nouveau le ministre, avec probablement un budget amélioré, surtout au niveau de la voirie pour la section rurale qui, comme vous le savez, M. le Président, a des urgents besoins. Nous espérons que nous toucherons le cœur du ministre et qu'il aura un faible pour les comtés ruraux, surtout l'an prochain.

M. RUSSELL: M. le Président, je veux simplement dire au député de Frontenac que le ministre est un homme fort.

M. LE PRÉSIDENT: Pour le bénéfice du journal des Débats, les articles, les sous-articles et les catégories des crédits du ministère des Transports sont entièrement adoptés. Je demanderais au rapporteur, M. Houde, de Limoilou, de faire rapport au président de la Chambre.

M. PINARD: Je m'aperçois que j'ai oublié le rapporteur, le député de Limoilou. Je ne voudrais pas faire de discrimination à son endroit et je veux qu'il prenne sa juste part des compliments que nous avons décernés aux autres membres de la commission.

M. LE PRÉSIDENT: En terminant, je remercie tous les membres de la commission. Cela a été un plaisir pour moi de présider l'étude des crédits des travaux publics et des transports. Merci également au personnel du journal des Débats, qui a patienté pendant toutes ces heures.

La séance est ajournée sine die.

(Fin de la séance à 21 h 53)