



Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session — 30^e Législature

**Commission permanente des transports, des travaux publics
et de l'approvisionnement**

Etude des crédits du ministère des Transports (1)

Le 1^{er} avril 1976 — No 14

Président: M. Jean-Noël Lavoie

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Table des matières

Remarques préliminaires	B-417
Systèmes de transports terrestres Inventaires et recherches	B-441

Participants

M. Michel Gratton, président

M. Raymond Mailloux
M. Maurice Bellemare
M. Marc-André Bédard
M. Paul Berthiaume
M. Zoël Saindon
M. Pierre Mercier

L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances

Adresse: Service des Documents Parlementaires

Assemblée nationale

Hôtel du Gouvernement, Québec.

G1A 1A7

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 1er avril 1976

(Seize heures quarante-cinq minutes)

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

La commission des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement entreprend cet après-midi l'étude des crédits du ministère des Transports. Tel qu'il semble avoir été entendu entre les partis, nous procéderons à l'étude de ces crédits par des remarques préliminaires de la part du ministre et des partis de l'Opposition, pour ensuite attaquer l'élément 1 du programme 1.

Je tiens à faire remarquer aux membres de la commission que le budget du ministère comporte neuf programmes. L'honorable ministre des Transports.

Remarques préliminaires

M. Mailloux: M. le Président, MM. les membres de la commission, je voudrais d'abord vous présenter des personnes que la plupart des membres de la commission connaissent assez bien puisque c'est un ministère assez ouvert, où l'ensemble de la députation a souventefois à rencontrer ceux qui m'accompagnent.

Il y a M. Rouleau, le sous-ministre principal, qui est ici, mais que nous perdons à quelques reprises pour des raisons que vous connaissez, étant donné qu'il est attaché également au parachèvement des travaux des installations olympiques avec le sous-ministre des Travaux publics, M. Roger Trudeau.

Il y a celui qui est à ma droite, le chef du budget, M. Pierre Michaud. Il y a également M. René Blais, qui est responsable et de la construction et de l'entretien, en tout ce qui regarde les travaux de voirie.

Il y a M. Henri Perron, responsable du génie, pour la même activité, la construction du réseau routier. Il y a M. Ben Deshayé qui est responsable de l'administration comme sous-ministre adjoint également, et il y a M. Jacques Charland, sous-ministre, qui a également la responsabilité assez lourde, dans les temps que nous vivons, du transport des personnes et des marchandises.

Il y a le directeur du BVA et certains directeurs des autres services qui, au fur et à mesure, s'ajouteront peut-être pour répondre aux arguments des membres de l'Opposition, mais je me ferai un devoir de vous les présenter, à ce moment-là.

Je pense que tout le monde connaît également l'adjoint parlementaire, M. Bédard, et tout à l'heure viendra le ministre d'Etat aux Transports, M. Berthiaume, député de Laprairie.

Je n'aurai que quelques remarques préliminaires, parce que j'imagine que, dans le laps de

temps qui nous sera donné dans les jours prochains, durant la discussion des crédits, article par article, je devrai revenir pour donner des réponses sur l'ensemble des sujets qui seront de votre préoccupation.

Cela nous permettra peut-être, s'il y a ou bli au départ, de revenir sur tous les sujets qui nous occupent. De toute façon, il me fait plaisir de vous présenter les crédits budgétaires de 1976/77. On m'avait reproché, il y a quelques mois, lors de courtes vacances, d'avoir fait une indiscretion budgétaire, alors que je disais que, possiblement, pour la première fois de son histoire, le ministère des Transports dépasserait peut-être le cap du milliard. C'est un fait que cela dépasse, de quelques millions, le milliard de dollars.

Cela fait donc suite, dans l'ordre d'importance, aux Affaires sociales et à l'Education. Les crédits de 1976/77 sont de l'ordre de \$1 milliard 18 millions auxquels crédits s'ajouteront, après le 1er avril, des sommes venant du Conseil exécutif pour un montant de \$27,9 millions, portant ainsi l'ensemble de nos crédits à plus de \$1 milliard 45 millions.

Au niveau du programme 1, ce budget exprime une nouvelle politique gouvernementale en matière de transport en commun, en milieu urbain. Des crédits de \$70 millions seront affectés, entre autres, pour aider à compenser le déficit de la Commission de transport, à l'aide à l'achat d'autobus et au partage du service de la dette du métro de Montréal.

Outre l'aide apportée par ce programme au secteur de transport, en commun, le ministère continuera les études relatives au système de transport en commun par rail, dans la région de Montréal.

Au niveau de la discussion des crédits détaillés pour chacun des programmes, je vous indiquerai les projets majeurs que le ministère entend mettre en marche au cours de l'exercice financier 1976/77.

M. le Président, l'on constatera, à la discussion des crédits au ministère des Transports que, cette année, en ce qui regarde les projets de construction routière, la volonté qui avait été exprimée lors de la campagne électorale de 1973, on la retrouvera possiblement dans le partage des sommes qui sont accordées au ministère des Transports, cette année. On verra qu'il y a réduction des engagements au secteur des autoroutes, alors que la voirie régionale et la voirie locale, dont on avait parlé abondamment, à ce moment, comme des voiries qui étaient peut-être retardées et où il devrait y avoir des préoccupations de tous les instants, on les retrouvera particulièrement, dans ce budget, à l'échelle de toute la province de Québec.

Récemment, j'ai déclaré à la presse, sans dévoiler les grandes lignes du budget, qu'il était assuré que l'autoroute Est-Ouest de Montréal serait retardée. Est-ce que ce sera un retard d'une année ou de deux ans? De toute façon, dans l'immédiat, ce n'est pas notre intention de remettre les travaux en marche. Nous verrons, après les Olympiques, l'an prochain, s'il y a lieu, de recommencer, à ce moment.

On a pu constater également que...

M. Bellemare (Johnson): Est-ce que le ministre pourrait nous dire si les \$28 millions adoptés au mois de...

Une Voix: ...

M. Bellemare (Johnson): Non, il l'a dit tout à l'heure, mais j'étais...

Il a dit qu'il ajouterait à son budget \$28 millions au 1er avril. C'est simplement... Vous l'avez dans votre texte...

M. Mailloux: C'est la somme qui correspond à l'engagement de l'entente fédérale-provinciale qui vient d'être signée...

M. Bellemare (Johnson): ... qui sera la dernière.

M. Mailloux: Oui, sur Port-Cartier et sur les routes 51, 55 et 10.

M. Bellemare (Johnson): D'accord.

M. Mailloux: C'est la partie du budget pour l'année financière en cours. Alors, dans le domaine...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est la dernière entente fédérale-provinciale qui a été signée.

M. Mailloux: C'est cela. Dans le domaine de l'autoroute, on poursuivra au cours de l'année les autoroutes qui sont déjà commencées, comme celle de la Beauce, celle de la rive nord, l'autoroute Dufferin-Montmorency, sauf un dernier contrat qui ne pourra être exécuté cette année, au moins pas avant l'automne où il pourra y avoir une demande de soumissions publiques à l'automne pour la section où il y a eu des problèmes d'expropriation entre les installations Woolco et les approches du pont de l'île d'Orléans. Le reste des contrats de Dufferin-Montmorency sont à peu près tous donnés actuellement, je pense. La dernière soumission sera ouverte mardi. Cette partie de l'autoroute Dufferin-Montmorency devrait être ouverte à la circulation à la période automnale.

M. Bellemare (Johnson): Pour l'automne.

M. Mailloux: Pour l'automne. Nous respectons également nos engagements en ce qui concerne l'autoroute de la Beauce jusqu'à Saint-Maxime-de-Scott où nous prévoyons terminer à l'automne également, en espérant que l'asphalte y sera posé, au moins pour une couche, possiblement pour deux, mais on verra, suivant le temps qu'il fera cet été. L'autoroute de la rive nord se poursuit, mais on a mentionné tantôt la route 51, qui fait partie de l'entente fédérale-provinciale, la route 55 conduisant de Sherbrooke, de Richmond et de Drummondville. On pourra revoir d'autres programmes comme...

M. Bellemare (Johnson): Trois-Rivières-Berthier.

M. Mailloux: C'est à peu près terminé dans cette région.

M. Bellemare (Johnson): Non, mais on est sur une voie à partir de Berthier.

M. Mailloux: Oui, il y a le doublement des...

M. Bellemare (Johnson): Doublement, oui.

M. Mailloux: ... sections. Ce sont les structures, cette année, qui seront mises en place; on pourra y revenir lors de la discussion des crédits, mais ce sont principalement les structures des viaducs qui seront en construction cette année. Sur l'ensemble du réseau régional, forcément, il y aura une action assez marquante cette année sur des routes qui sont quand même principales. La voirie locale, la voirie de rang aura une part plus large du budget. Je voudrais, si vous me le permettez, revenir à un sujet qui intéresse plus particulièrement un député qui n'est pas ici, le député de Lafontaine: le transport en commun pour la région de Montréal.

J'aurais fait certaines observations récemment à la télévision et à la radio, à la demande des journalistes, sur les projets de construction du métro de la ville de Montréal, de la Communauté urbaine de Montréal.

Peut-être que certains auraient mal compris le message ou je l'aurais mal traduit à ce moment. Il y a certaines sections du prolongement du métro que ne met pas en cause le gouvernement où il y a une densité de population, où les trajets sont quand même assez raccourcis; mais ce que nous mettons en cause, ce sont certains prolongements à des coûts de \$51 millions le mille, où l'on va parallèlement construire des voies de métro alors que d'autres moyens de transport "intermodal" pourraient être organisés soit sur les voies du Canadien National, soit sur les voies du Canadien Pacifique où il y a moins de densité de population.

Le ministère des Transports fait actuellement une étude assez complète avec le ministère des Affaires municipales et celui de l'Agriculture, étant donné que nous considérons également la protection de certains territoires agricoles, que ce soit sur la rive sud du Saint-Laurent, que ce soit dans la région de Terrebonne-Saint-Sauveur et autres régions où le caractère des terres se prête à une agriculture viable.

Ces ministères, avec l'Office de planification, auront fait un tour d'horizon assez valable dans les six ou sept semaines qui vont s'écouler. C'est notre intention, dans environ deux mois, de nous prononcer sur ce que pense le ministère des Transports des projets qui devraient être mis de l'avant et auxquels, possiblement, nous pourrions contribuer.

Nous discutons également, dans le même laps de temps, avec le gouvernement fédéral. J'ai rencontré, il y a quelques jours, mon collègue, M.

Otto Lang, en compagnie du député de Laprairie et de quelques-uns de mes officiers. Le gouvernement fédéral est réticent à parler de transport de banlieue alors qu'il en parlait abondamment en période électorale, lors de la dernière période électorale.

De toute façon, peut-être pourrions-nous le ramener à une discussion assez approfondie de ces préoccupations parce que l'on sait que les transports de banlieue ont quand même été organisés par un gouvernement qui n'est pas le gouvernement du Québec, soit le gouvernement fédéral. Avant qu'il s'y désintéresse, je pense qu'il devrait quand même regarder de façon plus approfondie ce mode de transport et savoir, si contrairement à certains prolongements très dispendieux du métro dans des régions où la densité de population n'est pas suffisante, il n'y aurait pas lieu en surface, à des coûts de \$11 millions ou de \$12 millions, d'organiser des services, que cela soit par train ou autrement, avec des trains plus modernes, plus acceptables au public à desservir.

Alors, c'est dans cette optique que les discussions se poursuivront dans les quelques semaines prochaines.

Nous pensons que, dans le laps de temps que j'ai mentionné tantôt, il nous sera possible de dire à quelles conditions nous pourrions participer à des déficits de construction ou d'entretien.

Au sujet de l'entretien, les sommes que vous constaterez à l'intérieur du budget représentent quand même les coûts que nous entrevoyons, pour autant que l'inflation arrêtera sa montée en flèche. Je dois quand même dire qu'en ce début d'année, il y a une indication assez nette que le dépassement considérable et successif que nous avons connu dans les dernières années s'atténue. Pour la première fois, depuis quelques années, on constate que les premières soumissions publiques entrent en bas des estimations de la Voirie, alors que, dans les années qui viennent de s'écouler, c'était 15, 20, 25 et 30%, et certaines soumissions ont même été à 107% de dépassement; or, les premiers contrats importants arrivent en bas des prix de la Voirie. C'est autant d'argent, je pense, dont on pourra disposer pour le remettre ailleurs, partout sur le réseau routier, et cela permettra peut-être que l'on flotte davantage sur certaines demandes supplémentaires.

Le secteur maritime, je pense qu'on pourra en parler au moment où on y arrivera, de même que le transport aérien. J'aimerais, si vous le permettez, M. le Président, que les partis d'Opposition fassent connaître leur point de vue; s'il y a des éléments, des programmes dont je n'ai pas traité dans ce court exposé, je pourrais peut-être apporter ma propre évaluation.

Le Président (M. Gratton): Messieurs, avant de céder la parole au député de Chicoutimi, pourrais-je demander à la commission de désigner un de ses membres comme rapporteur? Pourrais-je suggérer que M. Mercier, député de Bellechasse, agisse à ce titre? D'accord? L'honorable député de Chicoutimi.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, quelques commentaires au début de l'étude de ces crédits. Il est évident que l'importance du ministère des Transports pour les Québécois ne fait aucun doute, tel que le soulignait tout à l'heure le ministre. Nous avons à analyser des crédits qui dépassent le cap du milliard, ce qui situe parmi les trois plus importants le ministère des Transports. Il est évident aussi que, quand on pense seulement à l'industrie du camionnage ou encore au transport en commun, ce ministère a une incidence tout à fait particulière sur l'ensemble de l'économie québécoise.

Je ne mentionne que ces deux secteurs. Il est évident qu'on pourrait y ajouter le transport aérien, la politique portuaire. Il ne fait aucun doute qu'en ce qui nous regarde également, nous abordons l'étude de ces crédits avec un esprit très positif, un esprit de coopération; nous croyons que, comme par les années passées, la discussion sera efficace d'autant plus que, comme par les années passées, je crois que nous pouvons compter sur la coopération du ministre des Transports qui, pour autant qu'il le peut, fait un effort pour répondre de la façon la plus élaborée à toutes les questions que nous lui posons.

En ce qui me regarde, M. le Président, je suis l'interlocuteur du ministre en matière de transport depuis deux ans, au niveau de l'Opposition. Il est évident qu'au cours de cette période, nous avons abordé une foule de problèmes particuliers concernant le ministère et ses politiques et particulièrement les problèmes de construction d'un réseau routier moderne, les problèmes du transport en commun, ceux du transport routier des marchandises et également les problèmes de sécurité routière. Chacun de ces problèmes particuliers que je viens d'énumérer, dans mon esprit comme dans celui du ministre, j'imagine, ne peut être traité sans tenir compte, je crois, d'un facteur commun, qui est l'augmentation incessante du nombre de véhicules automobiles circulant sur nos routes et la congestion inévitable de certains axes due à la densité de population qui s'intensifie, en milieu urbain surtout.

Cet aspect du problème touche plus particulièrement les secteurs du transport en commun et du transport routier, surtout dans la région métropolitaine de Montréal, mais également dans d'autres centres urbains d'importance comme Québec et plusieurs régions du Québec également. On peut cependant envisager que ce problème de densité de population et d'augmentation incessante des véhicules automobiles se généralisera — c'est la conséquence normale — à mesure que d'autres centres approcheront du point de saturation.

S'il est vrai que, pour certains centres, il est encore possible d'envisager l'augmentation du nombre de routes, ceci est presque impossible, je crois, pour la région montréalaise je dirais également pour la ville de Québec, où on ne peut construire sans cesse de nouvelles routes. Les problèmes de congestion routière défavorisent — le ministre le sait, nous avons eu l'occasion de le souli-

gner à plusieurs reprises, c'est un fait-grandement le transport en commun et le transport routier des marchandises au point de briser, par des pertes de temps imprévisibles, le précaire équilibre entre ces différents modes de transport, entre ces secteurs de transport.

J'espère qu'au cours de l'étude de ces crédits, le ministère, par la voie du ministre qui est conscient de ces problèmes, a sûrement envisagé des solutions possibles. On a déjà eu des esquisses de commencement de solutions, entre autres, lorsqu'il y a eu le dépôt de certains éléments de la politique d'aide au transport urbain au Québec. Dans le domaine de l'industrie du camionnage, j'ai eu l'occasion, à plusieurs reprises, de mentionner des cas tout à fait particuliers au ministre et j'espère que le ministre, qui est conscient de ces problèmes — au niveau de la discussion en général, il pourra peut-être nous en faire part — a sûrement commandé des études sur ces problèmes afin de pouvoir voir jusqu'à quel point on peut y apporter des solutions, non pas à court terme, mais à long terme.

Au chapitre des études, on a des secteurs de certains ministères, comme le ministère des Affaires municipales, qui, sur un problème particulier comme l'habitation, en est rendu à quatre ou cinq rapports d'études. Je pense bien que, dans un cas comme celui du transport, le ministère n'a pas exagéré; s'il pense véritablement à la préparation d'une politique globale au niveau du transport en commun, il ne peut faire autrement que d'avoir la précaution de faire procéder à de telles études.

Dans un autre ordre d'idées, aux fins de discuter généralement, peut-être comme entrée en matière et avant que nous procédions à l'analyse de l'élément 1 du programme 1, je voudrais que le ministre nous parle un peu des ententes fédérales-provinciales, celles qui ont été signées, naturellement, tout récemment.

Il pourrait peut-être aussi nous faire part de la planification, pour autant qu'elle est faite, ou des débuts de planification qui sont dans l'esprit du ministre ou du ministère, dans la détermination des axes routiers qui sont prioritaires.

Le renouvellement des ententes fédérales-provinciales cette semaine incluait une entente auxiliaire sur les axes routiers prioritaires, comme on le sait. A l'occasion de la signature de ces ententes, le ministre responsable de l'OPDQ, M. Gérard-D. Levesque, de même que le ministre responsable du MEER, en l'occurrence M. Marcel Lessard, annonçaient que l'entente prévoyait une somme de quelque \$90 millions à être affectée à la construction des autoroutes 10, 51 et 55, entre autres, dans la région de Sherbrooke, comme l'a mentionné le ministre, et également la réfection de la route 138 entre Sept-Iles et Port-Cartier.

La question générale que nous nous posons face à ces injections de capitaux nécessaires concerne le rôle du ministère des Transports dans la détermination des axes routiers prioritaires et la façon dont la planification a été faite. Nous aimerions que le ministre puisse donner des explications à ce sujet.

Il y aurait peut-être également un autre sujet, d'une façon bien générale, sur lequel j'aimerais avoir les commentaires du ministre, à savoir le rapport du Vérificateur général. Au cours de l'année qui vient de s'écouler, nous avons eu l'occasion d'interroger le Vérificateur général sur les remarques qu'il faisait dans ses premiers rapports quant à l'administration du ministère des Transports. Cette occasion va sans doute se représenter d'avoir à rencontrer et interroger à nouveau M. Larose, au sujet de son dernier rapport dont nous avons la connaissance et qui vient d'ailleurs d'être déposé. Il est évident que, pour cette raison, nous n'interrogerons que très peu le ministre au sujet de ce rapport, au cours de l'étude des crédits.

Cependant, nous souhaiterions que le ministre nous fasse part de la façon dont sont accueillies les remarques du vérificateur, de façon générale, par son ministère et, si la chose est possible, nous indiquer les correctifs précis que l'administration a apportés, suite aux remarques des premiers rapports.

M. le Président, nous aimerions en connaître davantage sur la planification, la politique globale à long terme, les ententes fédérales, le Vérificateur général, également sur des secteurs très particuliers comme — c'est difficile de l'étudier à l'intérieur d'un élément ou d'un programme lui-même — tout le problème du transport en commun, le camionnage en vrac, le camionnage spécialisé ou général qui, à mon sens, constituent peut-être des sujets — pour autant que les membres de la commission sont d'accord — sur lesquels nous pourrions peut-être, avant de procéder au premier élément, avoir une discussion assez générale, de telle sorte que je suis convaincu que cela éviterait bien des questions parsemées ici et là, à l'intérieur de chacun des programmes et, de ce fait, abrégerait l'étude des crédits du ministère des Transports, tout en restant efficace.

Le Président (M. Gratton): L'honorable ministre d'Etat.

M. Berthiaume: Sur la question du rapport du Vérificateur général, compte tenu de...

M. Bellemare (Johnson): Non, c'est mon tour.

M. Berthiaume: Non.

M. Bellemare (Johnson): Sur cette question, on reviendra.

M. Berthiaume: Non, j'ai posé une question.

M. Bellemare (Johnson): Je pense qu'on a le droit de faire des remarques préliminaires au début et, après cela...

M. Berthiaume: Allez-y.

M. Bellemare (Johnson): ... et quand on reviendra... pour suivre une tradition établie, je pense que vous allez avoir le temps d'expliquer tout cela.

M. Berthiaume: Je n'ai aucune objection.

M. Bellemare (Johnson): D'ailleurs, c'est parce qu'on suit un ordre...

M. Berthiaume: Allez-y.

M. Bellemare (Johnson): ... traditionnel et je ne voudrais pas que vous me fassiez perdre mon discours, parce que j'y tiens énormément.

Le Président (M. Gratton): Du consentement unanime de la commission, le député de Johnson va nous livrer ses remarques d'ordre général.

M. Bellemare (Johnson): M. le Président, en 1975, il s'est passé un événement assez historique dans le service de la voirie, au ministère des Transports. Pour rendre service à toute la population québécoise et particulièrement à la bonne renommée du Canada, le gouvernement a décidé de former une régie et d'y nommer deux personnes. J'en nomme une en particulier, à cause de son talent, à cause de sa remarquable préparation, et surtout, à cause de sa réussite dans l'exécution des projets mis de l'avant, c'est le sous-ministre des Transport, M. Claude Rouleau.

Il s'est acquis, M. le Président, depuis ce temps, une réputation fort enviable. Le nom de M. Rouleau a traversé non seulement le Canada, mais il est connu jusqu'en France et dans tous les pays. Il est devenu un homme d'une réputation internationale incontestable...

M. Saindon: Il était en France avant.

Une Voix: Le budget n'y était pas.

Le Président (M. Gratton): A l'ordre! A l'ordre!

M. Bellemare (Johnson): C'est justement.

Une Voix: Est-ce une institution ou quoi?

Le Président (M. Gratton): A l'ordre, s'il vous plaît!

M. Bellemare (Johnson): M. le Président...

Le Président (M. Gratton): A l'ordre, messieurs!

M. Bellemare (Johnson): ... si je n'ai pas le droit de dire la vérité, où voulez-vous que je la dise?

Le Président (M. Gratton): J'exige du député de Johnson qu'il continue de dire la vérité.

M. Bellemare (Johnson): Je pense qu'on reçoit assez de critiques, qu'on se fait assez accuser et qu'on se fait emmener devant des commissions d'enquête que, parfois, cela fait du bien que quelqu'un nous dise autre chose que de nous accuser de faire partie de la pègre ou de faire du banditisme.

M. Rouleau est un homme qui, depuis sa nomination à la présidence de la régie, a fait une oeuvre extraordinaire et, si on n'est pas capable, dans cette province, de reconnaître les mérites d'un homme, je me demande ce que vaut notre dévouement à la cause publique. Je le félicite très sincèrement et je suis assuré de le faire avec beaucoup de désintéressement, sans attache personnelle.

Ceci étant dit, pour la première année, le ministère des Transports aura des dépenses dont le total dépassera sûrement le milliard. Comme le disait le ministre dans sa présentation, c'est un fait assez extraordinaire, puisqu'il devient membre du club des milliardaires.

En 1975/76, les crédits initiaux représentaient \$844 millions. Le premier budget supplémentaire était de \$50 millions et le deuxième budget supplémentaire représentait la somme de \$26 175 800. Pour l'année financière, les chiffres de \$961 470 000 sont dans les rapports officiels, mais je demande — j'aurai seulement une question — pourquoi cette différence à \$1,007 milliard dans le rapport du ministère des Transport qui paraît à la deuxième page? Il y a \$961 millions de votés, soit par les crédits généraux ou par des budgets supplémentaires, ce qui laisse une différence par rapport à \$1 007 000 000 d'environ \$40 millions qui devront être expliqués à cette réunion de la commission parlementaire.

On prévoit aujourd'hui des dépenses de \$988 604 000 en 1976/77 et des crédits initiaux de \$1 018 300 000. C'est remarquable. Pour la première fois, depuis plusieurs années, le ministère reconnaît enfin les besoins du réseau routier rural et y apporte, je pense, une amélioration très sensible dans les crédits, puisqu'on y retrouve, dans le programme qui nous est soumis, au programme 3, élément 1, \$25 millions de plus qu'en 1975/76. Extraordinaire, cette nouvelle infusion de crédits pour la voirie rurale, qui est due, je pense, aux requêtes, qu'ont continuellement faites auprès des autorités tous les députés libéraux de cette Chambre et ceux de l'Opposition.

Nous avons à desservir des régions qui ont besoin aussi d'une amélioration très sensible puisque c'est la porte de sortie de ceux qui produisent et de ceux qui ont besoin de certaines ressources pour alimenter leurs fermes ou leur industrie. Je pense que cette augmentation considérable sera des mieux senties aujourd'hui dans la province. Serait-ce le prélude d'une compréhension meilleure de la part du gouvernement envers les ruraux?

Je voudrais, dans mes notes préliminaires, insister fortement sur un fait particulier, mais qui pourrait peut-être se généraliser. C'est qu'on nous demande, à nous, d'être extrêmement prudents, surtout discrets quand on reçoit du gouvernement certains budgets de la voirie. Je trouve que c'est normal, pour ne pas créer de problème au ministre ni aux officiers, de ne pas trop faire de publicité tapageuse qui ne sert pas à grand-chose, parce que ce sont les faits qui sont véritables. Quand les travaux se font dans une municipalité ou ailleurs, on reconnaît le bien-fondé de celui qui a servi d'in-

termédiaire entre le gouvernement et la population.

Il arrive certains faits particuliers durant une année qui, même avec la plus grande discrétion qu'on puisse exercer quant aux crédits qui nous sont donnés chez nous... Il arrive, par exemple, dans Windsor, qu'un maire qui s'appelle Marcel Noël, publie à grand renfort de publicité les titres: "Le député Bellemare a manqué son coup, c'est moi qui ai réussi. Le maire Noël a obtenu ma subvention de \$35 000. Le député de Johnson m'avait répondu: Non, c'est impossible. Il s'était adressé aux officiers supérieurs. On lui avait dit non. J'y suis donc allé personnellement et je peux dire à la population que je vous apporte un cadeau de \$30 000 que m'ont donné les autorités".

J'aime bien cela. Surtout quand, le 18 mars 1976, le maire de Windsor annonce le budget de voirie que j'ai présentement pour mon comté. Je n'ai pas besoin de vous dire qu'il note, avec beaucoup d'éclat, dans la Tribune du 18 mars, toutes les subventions que va recevoir le comté de Johnson. Je n'ai pas besoin de vous dire qu'il annonce les travaux pour le chemin qui va au CHU, \$343 000, avec l'indication précise: "Des travaux pour \$60 000 seront bientôt effectués dans le douzième rang, canton de Windsor, sur une distance de 4,66 milles, un montant de \$90 000 sera dépensé dans le quatrième rang de... et le reste."

Vous pensez que je suis content, M. le Président, quand le maire de Windsor annonce, au lieu du ministre, au lieu des officiers responsables, les budgets de voirie chez nous. Je m'en fous comme de l'an quarante. Ce n'est pas la sorte de relation que j'entretiens avec le ministère actuellement qui, je pense, m'a donné une bonne attention à toutes les recommandations que j'ai faites jusqu'à maintenant. Mais s'il y avait moyen que ceux qui commettent ces indiscretions soient mis à la raison, parce que le ministre lui-même comprend mieux la situation que ces gens. Je lui avais demandé, dans une lettre que je lui ai écrite le 30 septembre 1975, de me donner une des bonnes raisons pour lesquelles le maire Noël annonçait les \$30 000, la subvention pour la ville de Windsor. Le ministre, dans une lettre en date du 7 octobre 1975, m'a répondu fort gentiment: "J'ai toujours voulu que l'on respecte l'intégrité des membres de l'Assemblée nationale. Veuillez croire, cher député, que les intentions du maire de Windsor m'étaient complètement inconnues." C'est une belle justification pour ceux qui commettent des indiscretions, pour ceux qui, parmi les officiers... Je ne blâme pas les officiers supérieurs parce que la source des renseignements qu'a publiés la semaine dernière le maire de Windsor ne vient pas du bureau du ministre, ne vient pas des sous-ministres, ni des officiers du gouvernement; elle vient d'une indiscretion qui est commise au sein même de l'organisation du parti libéral. C'est là qu'il a trouvé le budget. C'est là qu'il l'a pris pour l'annoncer.

Je demanderais s'il y a moyen d'avoir une certaine discipline. On ne se fait pas élire avec des subventions, on se fait battre, souvent avec, cela. La preuve, c'est que le gouvernement a été battu

en 1974. Il y avait eu jusqu'à des accidents de "peaver", dans mon comté, à une élection partielle.

M. Mercier: M. le Président, cela m'inquiète un peu, à la lumière de ce que le député de Johnson vient de dire, le paquet de subventions qu'il y a dans son comté.

M. Bédard (Montmorency): C'était une fuite de fonctionnaire.

M. Bellemare (Johnson): Je pense que je suis assez raisonnable pour dire que je n'ai pas à me plaindre du gouvernement, ni de son ministre, ni de son sous-ministre, ni des autres officiers avec lesquels j'ai constamment des relations très amicales.

Ce que je ne comprends pas et ce que je ne veux pas voir se répéter, ni pour moi ni pour d'autres, c'est qu'un subalterne aille annoncer cela publiquement et s'en prenne toute la gloriole.

Quand on voit des huit colonnes, on se demande pourquoi c'est fait.

Pensez-vous que je peux craindre le maire de Windsor, même s'il est candidat? J'en ai battu 99 à la dernière élection partielle. J'en batterai bien un. Il ne va m'en rester qu'un à battre. Alors, cela ne m'intéresse pas.

Je pense que, lors de l'étude détaillée des différents programmes, j'ai l'intention de porter mon attention, particulièrement, non seulement sur la construction du réseau routier, mais aussi sur les politiques du ministère, particulièrement dans le domaine du transport des personnes, lequel, à cause de la pression de l'opinion publique, en croissance continue des milieux urbains, prend de plus en plus d'importance.

J'ai d'ailleurs posé au ministre et député de Laprairie certaines questions en Chambre concernant ma région de Trois-Rivières: Grand-Mère, Shawinigan, Trois-Rivières-Ouest. Sur cela, je pense que j'aurai certaines questions à lui poser.

Puisque nous n'avons pas eu l'occasion de parler en Chambre, au mois de décembre dernier, je veux obtenir des précisions très exactes sur le budget de \$70 millions qui a été annoncé à ce moment.

Ce budget qui avait été annoncé était pour venir en aide au transport en commun. Je crains fortement que près de 75% de ces prévisions budgétaires soient dévolues exclusivement à Montréal, laissant pour compte les autres régions de Québec, en particulier, de Trois-Rivières, de Sherbrooke et des alentours parce qu'il y a une partie très importante qui reste avec les 25% de ce montant.

J'aimerais que le ministre nous précise aussi ce qu'il entend par la municipalisation des services de transport dans une localité ou dans une région, ainsi que la forme que prendront les commissions intermunicipales qu'il a annoncées ces jours derniers.

J'aurais également des questions très pertinentes sur le transport des marchandises, en particulier sur l'industrie du camionnage. Comme l'a

dit tout à l'heure mon collègue de Chicoutimi, où est rendue la refonte du règlement no 12 quant aux travaux de la commission parlementaire du 26 juin sur le camionnage en vrac?

Deuxièmement, les politiques du ministère relativement à la mainmise étrangère actuelle sur l'industrie du camionnage. J'ai cité, l'an dernier, des chiffres fort éloquentes et j'aimerais savoir s'il y a eu une amélioration sur ce côté.

Troisièmement, la politique du ministère sur l'intrusion grandissante des entreprises ferroviaires dans l'industrie du camionnage.

Quatrièmement, les réponses du ministère aux questions posées sur les organismes responsables dans ces milieux sur différentes questions administratives, si c'est vrai que le gouvernement se prépare à faire des transactions avec le CPR ou le CNR quant à l'organisation des services urbains aux alentours des villes, s'il y a déjà des ententes où s'il y a une commission de constituée pour faire des projets de protocole d'entente.

Je veux attirer l'attention du ministre aussi sur le transport scolaire. L'an dernier, le ministre d'Etat au Transports, M. Berthiaume, annonçait, dans un communiqué venant du cabinet du ministre, le 22 août 1975, que le coût du transport scolaire en 1975/76 avait été porté à \$130 millions, à la suite des ajustements généraux des contrats des transporteurs scolaires variant entre 9% et 17%, selon les régions, pour tenir compte de l'évolution des coûts de janvier 1974 à janvier 1976.

Cette année, on prévoit des crédits, pour 1975/76, de \$134 976 800, ce qui laisse très peu de marge de manoeuvre au ministre, à moins qu'il n'y ait, à un certain moment, de l'aide par voie de budgets supplémentaires qu'il pourrait nous être demandé de voter.

J'aurais aussi des questions très précises à poser au ministre, non seulement sur le coût de l'aide financière que le gouvernement entend apporter aux transporteurs scolaires pour 1976/77, mais aussi sur les annonces des politiques qui sont en train d'être préparées pour améliorer sensiblement la sécurité des autobus scolaires.

On avait dit l'an passé, qu'il y avait tout un programme au ministère qui avait été préparé pour la vérification des autobus scolaires et surtout des permis spéciaux qui devaient être émis à la suite de certains examens très précis. Je voudrais que le ministre nous dise s'il y a eu progrès, s'il y a eu développement, si le comité a été formé et surtout nous parle des responsabilités personnelles, particulières des commissions scolaires dans ce domaine. Les commissions scolaires qui donnent des contrats doivent avoir un certain contrôle et, particulièrement, surtout vérifier si les autobus mis à la disposition des écoliers sont en excellente condition. En somme, l'étude des crédits, M. le Président, nous permettra de cerner quelques problèmes aussi au niveau des transports terrestres et de préciser les coûts réels, je pense, de certains programmes, mais elle ne laisse entrevoir aucun projet nettement spectaculaire, si ce n'est, pour une fois, qu'on accorde aux régions rurales, comme je l'ai dit tout à l'heure, l'importance et la valeur que méritent ces régions.

M. le Président, je voudrais aussi, quant aux ententes fédérales-provinciales, dire simplement un mot, parce que je lis dans le cadre de l'entente le paragraphe suivant: "A l'intérieur du cadre de l'entente, le comité aura à se pencher, dans un premier temps, ont convenu les ministres, sur les dossiers relatifs à la révision de la politique nationale des transports, au corridor de transport Québec-Montréal-Hull; à l'accès aux régions isolées et aux régions de ressources; à la coordination et à l'intégration des systèmes de transport dans la région métropolitaine de Montréal, troisièmement, et, quatrièmement, au développement du Saint-Laurent, et particulièrement du Saguenay, comme axes de transport maritime et d'industrialisation." Cela, M. le Président, fait partie de l'entente qui vient d'être signée par les deux ministres de Québec et d'Ottawa, dans un communiqué que nous retrouvons, provenant de la Chambre des communes, le 24 mars 1976. M. le Président, je vous remercie de m'avoir permis de faire certaines remarques préliminaires et j'essaierai d'être très assidu à toutes les séances malgré que j'aie des événements fort importants qui se préparent et, si je suis obligé de m'absenter, vous comprendrez le pourquoi de mon absence. Merci.

Le Président (M. Gratton): L'honorable ministre.

M. Mailloux: M. le Président, si vous le permettez, je vais répondre à une partie des arguments qui ont été apportés par le député de Chicoutimi et par le député de Johnson et mon collègue, responsable plus particulièrement de certains secteurs d'activité, complétera les réponses dans d'autres secteurs.

J'ai oublié tantôt de faire référence, dans la préparation des crédits du ministère, à l'importance que nous attacherions dans le cours de l'année qui va commencer à la sécurité routière, autant dans la construction des routes que dans les projets de loi qui seront déposés dans quelques jours, en amendements d'abord mineurs au Code de la route, pour mettre en place certains dispositifs de sécurité supplémentaire et, à l'automne, nous reviendrons avec un amendement en profondeur de tout le Code de la route qui date de quelques années.

Nous savons pertinemment qu'on a tenté par tous les moyens possibles d'inciter les gens à une plus grande prudence sur les routes du Québec et, tantôt, je ne sais pas si c'est le député de Johnson qui parlait du nombre toujours plus considérable de véhicules qui circulent sur les routes du Québec. En 1974/75, nous avons émis 4 050 000 plaques alors qu'en 1975/76, c'est 4 300 000 et, en 1976/77, 4 450 000. Il est indiscutable que, s'il n'y a pas toujours progression, il y a toujours un volume très considérable qui fait un achalandage sur l'ensemble du réseau routier. A présent, nous rejoignons quand même, dans les préoccupations du ministère des Transports, les grandes causes du trop grand nombre de mortalités, d'accidents malheureux que l'on retrouve sur les routes du Québec. Les grandes causes sont

toujours le phénomène de la consommation d'alcool au volant, la trop grande vitesse et des équipements de véhicules qui ne sont pas toujours en condition de circuler, la mauvaise préparation des conducteurs. De toute façon, nous verrons quand même la volonté qui sera exprimée par la législation que nous allons proposer, qui n'est pas celle qui se veut populaire, mais qui veut quand même protéger le public.

Pour sauvegarder la vie des gens et leur santé, avec les sommes astronomiques que nous dépensons annuellement dans le Québec, il est temps que l'on tente désespérément de mettre fin à la boucherie sur les routes du Québec. Je veux croire que les partis d'Opposition, de même que le public, malgré les mesures restrictives, comprendront que l'on cherche simplement à faire en sorte que les gens partent d'un point et se rendent à destination dans le meilleur état possible.

M. le Président, on a parlé tantôt des difficultés que rencontrent les gens qui se servent des transports en commun. L'on sait que les Canadiens, qu'ils soient Québécois ou habitants d'autres provinces, ont des habitudes de transport qui sont difficiles à changer. Quand on visite d'autres pays, les Etats-Unis en particulier, on retrouve quand même peut-être des habitants qui ont des moyens financiers supérieurs aux nôtres, mais qui, à certains moments, suivent certaines directives qui leur sont données avec plus de facilité qu'ici dans le Québec. Je fais référence ici à des couloirs privilégiés qu'on a organisés un peu partout sur les très grandes artères. Je pense que ceux qui visitent les Etats américains voisins constatent que, sur la voie centrale, on est à organiser des couloirs protégés qui permettent, non seulement aux autobus, mais à des véhicules contenant quatre personnes et plus, de circuler dans ces couloirs réservés. On sait avec quelle réticence certains couloirs ont été contestés dans la ville de Québec et on sait avec quelle difficulté les heures de pointe sont difficiles à traverser dans tous les milieux urbains du Québec, principalement ici à Québec ou Montréal, où les gens se rendent à leur travail et retournent chez eux, non pas plusieurs à la fois, mais un par véhicule. On n'a qu'à regarder aux heures de pointe et, sur dix véhicules, vous allez en retrouver huit qui sont conduits par une seule personne bien isolée dans un véhicule. Cela fait une congestion inacceptable. Cela fait une pollution que personne ne voudrait augmenter et cela entraîne des coûts prohibitifs de stationnement et autres. Je ne sais pas de quelle manière on réussira à convaincre les gens qu'il serait préférable de voyager en commun, même dans des automobiles; mais mon collègue parlera tantôt de la politique du ministère des Transports relativement aux commissions de transport et à ceux qui s'occupent de transport en commun. Il vous dira un peu dans quelle perspective nous entendons...

M. Bellemare (Johnson): Je me permettrais seulement une question au point de vue des assurances.

M. Mailloux: Oui.

M. Bellemare (Johnson): C'est la grosse question qu'on nous pose. Au point de vue des assurances, quand on transporte deux ou trois autres passagers, c'est là qu'est le problème.

M. Berthiaume: Le problème de responsabilité.

M. Bellemare (Johnson): Un problème de responsabilité, parce que cela pourrait se faire.

M. Mailloux: Oui, il y a un problème...

M. Bellemare (Johnson): Je demande au ministre...

M. Berthiaume: S'il n'y a pas de rémunération, à ce qu'on me dit — je suis un profane en la matière — pour le chauffeur, le problème de la responsabilité est différent que s'il y a rémunération.

M. Bellemare (Johnson): Non. La Cour suprême s'est prononcée dernièrement sur un cas et le gars ne réclamait rien, mais la Cour suprême a défini, mon cher monsieur, que, dès qu'il est dans l'auto, il est responsable. Cela fait que l'assurance double.

M. Mailloux: Mon expérience comme ex-agent d'assurance me prouve que toutes personnes qui, moyennant paiement ou moyennant non-paiement, avec une entente tacite entre les parties, où des gens, à longueur de semaine et de mois, seraient transportés dans le même véhicule, il faudrait nécessairement que le propriétaire du véhicule s'assure pour la responsabilité civile pour le transport de ces personnes avec une surprime correspondante, mais qui serait quand même beaucoup moindre que les frais de déplacement de quatre véhicules avec toutes les contraintes que cela apporte. Je pense qu'il y aurait quand même une économie marquée.

M. Bellemare (Johnson): Le principe est excellent, mais le gars va être pénalisé pour rendre service aux autres et il va payer \$100 de plus pour son assurance par année.

M. Mailloux: S'il fait une entente...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est là qu'on voit la nécessité de demander une rémunération.

M. Mailloux: Oui, mais même s'il y avait une rémunération qui lui serait accordée pour le transport, si c'est déclaré aux assurances, je pense que la surprime ne rejoindrait quand même pas l'importance qu'il irait chercher...

M. Bellemare (Johnson): L'Association des taxis, M. le Président, a fait encore une cause type dans la région de Trois-Rivières impliquant un propriétaire d'automobile qui transportait quatre personnes qui travaillaient dans la même usine et il a été condamné par l'Association des taxis. Vous

savez, le problème n'est pas facile. La suggestion est heureuse. C'est comme si quelqu'un disait: Mon cher monsieur, tu as un habit, je vais te prêter ma cravate pour finir ton habillement.

M. Mailloux: Je voudrais revenir à présent, si vous me le permettez, sur l'entente fédérale-provinciale qui a été signée la semaine dernière par mon collègue, de même que par le ministre du MEER à Ottawa; ça représente, en fait, sur les trois années financières, une somme de \$45 millions pour compléter la route A-30 Sorel-Boucherville, où nous avons déjà dépensé \$30 millions. Cela concerne \$20 millions qui seront dépensés sur la route 138 entre Port-Cartier et Sept-Iles et ça concerne un montant de \$70 millions sur les routes 10, 55 et 51 dans les directions que j'ai mentionnées tantôt, soit Sherbrooke-Richmond, Sherbrooke-Drummondville. Je dois ajouter...

M. Bédard (Chicoutimi): Avec votre permission, à ce sujet, j'en avais justement parlé, pour autant que vous puissiez préciser, je me demandais jusqu'à quel point le ministère, dès maintenant, commence à penser à l'élaboration ou à la planification d'une politique à long terme au niveau du développement des axes routiers qui seraient prioritaires, en termes de planification, non seulement à proximité des grands centres, mais également d'autres axes routiers qui pourraient être prioritaires, qui ont pour effet, par exemple, de rapprocher des régions des grands centres. Je pense naturellement au boulevard Talbot, mais c'est la même chose pour d'autres régions.

M. Mailloux: Ce que je pourrais ajouter, M. le Président, c'est que les routes dont on vient de parler, qui sont acceptées, étaient effectivement celles qui avaient fait l'objet de discussions entre le ministère des Transports, l'Office de planification du Québec et le MEER, dans les années précédentes où les deux gouvernements avaient établi des priorités pour des sections de route à construire.

Le ministère des Transports étudie actuellement, avec l'Office de planification, d'autres priorités; on espérait, dans les mois qui ont précédé, avoir une entente, je vous en mentionne une pour la route 138, Québec-Sept-Iles, où il y avait un investissement éventuel de \$250 millions, sur dix ans, cela n'a pas été accepté. Ce que je pourrais ajouter à ce moment-ci, c'est le phénomène suivant, je sais que le député de Chicoutimi a une préoccupation particulière pour la région du Lac-Saint-Jean, c'est son droit évidemment. J'ai malheureusement été empêché de rencontrer le ministre responsable du MEER, M. Lessard, lundi dernier, parce que j'étais retenu à Montréal au bureau du premier ministre, mais je devrai rencontrer dans les jours prochains le ministre responsable du MEER à sa demande pour discuter de certaines autres priorités sur lesquelles le MEER de même que le gouvernement québécois voudraient voir ajouter des montants supplémentaires.

Je sais que le député fédéral du Lac-Saint-Jean a certaines préoccupations qui rejoignent les

préoccupations dont parle le député de Chicoutimi. Il serait quand même prématuré, avant que je l'aie rencontré, de dire quelles sont les autres artères sur lesquelles il y aura discussion. J'espère cependant que certaines sommes pourraient être ajoutées en cours de route et que, pour d'autres ententes sur lesquelles il y a un accord entre l'Office de planification et le gouvernement du Québec, on pourra avoir une entente parallèle avec le gouvernement central.

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends qu'à ce stade-ci, le ministre ne peut pas aller plus loin avant d'avoir tenu sa réunion. On en avait d'ailleurs parlé aux derniers crédits. Il y avait deux projets prioritaires que le ministre des Transports avait à coeur, le boulevard Talbot et l'autoroute Alma-La Baie.

M. Mailloux: D'ailleurs, le président du Conseil du trésor qui, pour d'autres préoccupations, a quand même les cordons de la bourse lâbas, aurait demandé de participer à une telle rencontre pour d'autres priorités sur la route 55 dans une région que connaît bien le député de Johnson.

M. Bellemare (Johnson): Oui. Est-ce que vous ajoutez les routes 10, 55, 51 et 138 dans votre énumération?

M. Mailloux: Pardon?

M. Bellemare (Johnson): Est-ce que vous dites que, dans notre région, ce sont les routes 10, 51, 55?

M. Mailloux: Sauf que la route 55, c'est dans des régions qui sont au sud du Saint-Laurent et non pas au nord du Saint-Laurent. C'est au sud du Saint-Laurent et non pas dans la partie de la route 55 actuellement, au nord.

M. Bellemare (Johnson): Il y en a une qui est commencée, sur la 51, qui s'en va en arrière de Drummondville et qui va rejoindre...

M. Mailloux: Sherbrooke.

M. Bellemare (Johnson): Comment?

M. Mailloux: Drummondville et Sherbrooke. Richmond à Sherbrooke.

M. Bellemare (Johnson): C'est bien.

M. Mailloux: M. le Président, on a soulevé tantôt le problème du camionnage, que ce soit le camionnage à longue distance ou le camionnage en vrac. Je vous avouerai franchement qu'au moment où débute la saison 1976, je suis quand même profondément troublé par le peu d'entente qu'il y a entre les différents types d'associations et la venue de nouvelles associations.

Les partis qui composaient la Chambre dans les années précédentes avaient fait en sorte que

l'on suggère aux camionneurs en vrac de se regrouper, que possiblement le ministère des Transports leur donnerait un règlement maison contenant des clauses de protection. Cela a été fait à l'unanimité, je pense. Ce faisant, on a voulu éliminer le patronage qu'on nous accusait de faire, nous, les politiciens, avec le camionnage.

Je constate qu'au moment où l'association a été quand même protégée, on retrouve le patronage à un autre niveau, au niveau des directions des comtés, des associations concernées.

A plusieurs occasions, j'ai attiré l'attention des responsables de ces associations sur le danger que j'entrevois dans un avenir prochain, sur la défection des membres qui se sentent lésés dans leurs droits. Je pense que, la préoccupation des législateurs, c'était de rendre service en donnant des clauses de protection aux plus démunis des camionneurs. Je constate que, trop souvent, ceux qui ont le partage principal des travaux, ce sont ceux qui sont les mieux placés dans les directions d'associations ou les mieux nantis parmi ceux-là. Ceci nous amènera vers des bouleversements importants s'il n'y a pas de corrections apportées.

Je pense que les membres de l'Opposition ont eu, à plusieurs occasions, les doléances des associations rivales, des associations des entrepreneurs et entrepreneurs artisans qui se plaignent de ne pas pouvoir participer aux travaux de voirie, en raison de cette clause de protection.

M. Bellemare (Johnson): Des vrais?

M. Mailloux: Des vrais artisans.

M. Bédard (Chicoutimi): Je ne voudrais pas interrompre indûment le ministre, mais sur ce point précis, il y a eu, comme vous le dites, la clause 75/25, au niveau de transport en vrac, qui a été consentie en faveur de l'ANCAI et cela s'est fait, comme l'a dit le ministre, dans une certaine unanimité.

Depuis ce temps, est-ce qu'il n'y a pas eu des revendications plus orchestrées de la part des camionneurs-entrepreneurs, non pas pour annuler cette clause 75/25 qui est consentie aux camionneurs en vrac, mais pour que soit consenti, en leur faveur, une certaine priorité ou un certain pourcentage de travail à effectuer?

Est-ce qu'ils n'ont pas revendiqué un traitement qui se comparerait, d'une certaine façon, aux garanties qui sont données à l'ANCAI?

M. Bellemare (Johnson): Si le ministre me permet. L'expérience que l'on vit chez nous, dans notre région, comme le dit si bien le ministre, c'est que le patronage a changé d'étage, il se fait par des gens influents, dans l'association même, et par des gars qui ont une mainmise sur certains groupes.

Je pense qu'on est revenu à ce que le petit qui a un camion ou deux est complètement éliminé. Cela produit ce qui s'est passé chez nous, pendant une partie de l'été, une grève chez Maska.

M. Mailloux: Je ne voudrais pas, à ce

moment-ci dire dans quelle optique, quelle direction ou quelle recommandation je pourrais faire dans les mois qui viennent, mais il ressort que, quand je constate les anomalies criantes qui existent actuellement, dont je fais part aux associations, je ne sais plus, en fait, de quelle façon devra agir le ministère des Transport dans les clauses de protection accordées.

J'ajoute ceci, suite à ce qu'a dit le député de Chicoutimi. En fait, les associations rivales font des demandes pour que la clause de protection soit divisée au prorata des membres ou autrement.

M. Bellemare (Johnson): Le ministre me permettrait-il une suggestion, parce que c'est le point crucial du transport? Il faudrait avoir la régie, comme il en existe une aujourd'hui dans la construction dont M. Mireault est président, quant à la sélection et quant au numérotage. C'est la seule et l'unique manière de procéder: une régie, où tout le monde s'enregistre, où il y a un contrôleur. S'il arrive des accidents de parcours, on doit se référer au tribunal de la régie.

M. Mailloux: M. le Président, je voudrais bien que ce soit la formule, sauf que si, demain matin, on fait des postes d'affectation qui reçoivent les doléances de tous ceux qui ont du transport à donner et que les personnes qui forment le bureau de direction des postes d'affectation, soit pour les artisans ou les entrepreneurs et que ces personnes ne sont peut-être pas des gens qui appartiennent aux associations et sont complètement indépendantes de tous et chacun, qui font, au prorata, la distribution des travaux, cela entraîne quand même une mise en place où, je pense, chacune des associations réussirait par toutes sortes de moyens à avoir également des contacts assez faciles. Je ne pense pas que cela résoudrait tellement le problème.

Malgré que je ne rejette pas du revers de la main la suggestion du député de Johnson, je dis que, dans les semaines qui vont suivre, il faudra que nous examinions à nouveau le problème en profondeur. Si par hasard, devant la multiplicité des associations qui, pour toutes sortes de raisons aussi bonnes les unes que les autres, viennent au monde, parce que quelqu'un, mécontent, à cause des tactiques qu'il constate à l'intérieur de l'association, démissionne comme artisan et s'en va dans une autre association où il n'est plus protégé, si l'on commençait à faire un autre partage entre une, deux, trois, quatre, cinq, six associations, sur le même contrat, cela va devenir intenable pour tout le monde, parce que l'entrepreneur ne saurait plus où donner de la tête à savoir de quelle façon le partage se ferait et par qui il se ferait.

Les autres associations comprennent des entrepreneurs et des artisans. Je dois reprocher également aux artisans qui ont été protégés qu'il a toujours été dit que la clause de protection accordée par le Parlement était pour l'artisan qui conduisait lui-même son camion et qu'il était déchargé de cette clause, seulement s'il devenait directeur ou s'il avait un poste au bureau de direction.

On constate, dans certains comtés, que près de 25% des personnes ne conduisent même pas leur camion et sont les premiers protégés. Ce sont un peu toutes ces anomalies qui font que je suis devenu tellement perplexe, devant la protection qu'on accorde à des gens qu'on disait marginaux, mais qui, tantôt, seront peut-être les mieux nantis parmi les camionneurs. Il va falloir qu'à l'intérieur des associations l'on fasse le ménage qui s'impose, si cela devenait nécessaire pour que chacun ait la plus grande mesure de justice possible. Je vous garantis que, quant à moi, le problème n'est pas facile à résoudre.

M. Bédard (Chicoutimi): Tout à l'heure, vous étiez en train de parler d'une question que j'ai posée. Est-ce que cette situation, ces anomalies que vous pouvez constater, ce sont tous des éléments qui peuvent vous amener à considérer peut-être d'un meilleur oeil la demande des camionneurs-entrepreneurs, non pas, comme je le disais tout à l'heure, pour qu'on enlève le 75/25 à l'ANCAI, mais qu'en retour, ils aient certaines garanties eux aussi?

M. Mailloux: Cela pourrait m'amener aussi loin qu'à penser que, dans le temps, il faudra peut-être en venir à un jour où il n'y ait de clause de protection pour personne, que ce soit la qualité du service que quelqu'un donnera qui fera que l'employeur pourra l'employer. Cela pourrait m'amener aussi loin que cela.

M. Bédard (Chicoutimi): Bien sûr.

M. Mailloux: Pardon?

M. Bellemare (Johnson): Bien sûr que cela doit être cela.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est exactement ce que je voulais savoir de la part du ministre.

M. Mailloux: Cela pourrait m'amener aussi loin que cela. Je rencontrais...

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends que vous n'en êtes pas rendu là jusqu'à maintenant.

M. Mailloux: Je vais vous donner un exemple. Je rencontrais hier un groupe de camionneurs de l'ANCAI d'un comté donné; ils sont en très bons termes. J'imagine qu'ils sont dans un comté où il y a beaucoup d'ouvrage, ce n'est pas le mien. Je leur ai posé la question à eux trois, ils sont au bureau de direction. Demain matin, pour toutes sortes de raisons, pour la meilleure raison du monde, vous avez à vous plaindre de la direction et vous décidez que vous en avez assez et que vous devenez libres sur le marché, vous appartenez à une autre association. Votre statut d'artisan demeure quand même. Je ne peux pas vous empêcher d'aller dans une autre association. Dans le règlement 12, nous avons dit: Notre règlement maison ira vers l'association majoritaire seulement. On brime quand même drôlement de libre accès à d'autres

associations, si, pour toutes sortes de raisons plus plausibles les unes que les autres, on ne veut plus faire partie de l'association qui a le contrôle des travaux. Est-ce que ces trois personnes...

M. Bellemare (Johnson): Qu'est-ce qu'elles vous ont répondu?

M. Mailloux: Elles m'ont répondu: Bien sûr on n'aurait pas de formule miracle à vous donner à ce moment, parce qu'on aurait le droit de sortir. Là, on ne se fait plus protéger par personne. Il y en a beaucoup qui sont sortis des rangs de l'ANCAI pour des causes où personne ne peut mettre en doute la bonne volonté des gens. Souvent, les propres fondateurs d'une association dans un comté sont aujourd'hui dans d'autres associations, parce qu'ils ont retrouvé les vices dont j'ai parlé tantôt et ils ne veulent pas les accepter. Alors, ce sera un problème à repenser. J'ai attiré à de nombreuses occasions l'attention des directeurs, disant que cela ne pouvait pas durer éternellement, s'il n'y avait pas de correctifs. Il faudra penser quand même à ceux qui n'ont pas de clause de protection.

Tantôt, on a parlé également du décalage de \$40 millions entre les chiffres qui paraissent et le budget de l'an passé. Cela correspond, en fait, ces \$40 millions, au règlement des conventions dans le secteur public, alors que, comme il y a eu règlement en cours d'automne, il fallait ajouter le rétroactif et jusqu'au 31 mars pour les \$40 millions qui manquaient. Je peux même ajouter qu'il y aura \$40 millions supplémentaires. M. Michaud me disait que ce n'est peut-être pas le moment, mais il y aura \$40 millions supplémentaires qui ont quand même été dépensés, parce qu'on a vécu l'année la plus exceptionnelle en construction de voirie. Les derniers mois, comme on n'a pas arrêté les travaux, on ne payait plus les comptes dans les dernières semaines. Il y a eu un mandat spécial de \$40 millions qui n'apparaît pas dans le budget, mais qui a été également dépensé pour payer l'expropriation, les professionnels et les entrepreneurs, mais qui n'apparaît pas dans les sommes indiquées au budget.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que ce sont les \$40 millions qui ont été accordés au mois de mars par un arrêté en conseil?

M. Mailloux: C'est pour payer les trois montants que je viens de mentionner. \$12 millions d'expropriation, je pense; \$7 millions ou \$8 millions pour les travaux professionnels qui n'avaient pas été payés depuis le mois de décembre et les travaux de construction. Cela réglait la note finale au 31 mars.

M. Bellemare (Johnson): Au 31 mars, c'était \$1 milliard 7 millions.

M. Mailloux: \$1 milliard 47 millions.

M. Bellemare (Johnson): \$1 milliard 47 millions. Le chiffre qui apparaît n'est pas correct. A cause du budget...

M. Mailloux: Mandat spécial.

M. Bellemare (Johnson): Ce mandat spécial a-t-il été déposé avec les autres? Non, pas encore?

M. Mailloux: Il est déposé, mais il n'apparaît pas dans les crédits, mais en dépenses complètes...

M. Bellemare (Johnson): Non, il n'apparaît pas dans les crédits.

M. Mailloux: ... il faudrait ajouter ces \$40 millions du mandat spécial qui étaient pour payer les comptes à ce moment.

M. Bellemare (Johnson): Mais le \$1 018 300 400 qui apparaît pour 1976/77 va, lui aussi, à cause des autres \$40 millions dont vous nous parlez pour cette année...

M. Mailloux: Vous pourriez me dire, comme le chef de l'Opposition a dit: Ce n'est pas plus que l'an dernier, il n'y a pas d'augmentation. Il y a certains secteurs, d'abord, des conventions collectives qui ne sont pas réglés.

M. Bellemare (Johnson): C'est ce que je dis.

M. Mailloux: Les professionnels.

M. Bellemare (Johnson): Le \$1 018 300 400 qui figure ici dans le programme, comme total, ne représente pas le montant qui sera sûrement... Cela sera dépassé de plusieurs millions.

M. Mailloux: Cela veut peut-être dire que le budget que vous avez, \$1 018 300 400, est un budget de début d'année. Vous avez mentionné, vous-même, tantôt deux budgets supplémentaires et un mandat spécial. J'espère, comme toujours, qu'au cours de l'année, il sera peut-être possible...

M. Bédard (Chicoutimi): Ce n'est pas la première fois qu'il y aura des budgets supplémentaires.

M. Mailloux: ... si les revenus sont bons, devant les doléances de chacun des députés de la Chambre, d'apporter les correctifs qui s'imposent en cours de route.

Je voudrais faire une courte référence aux félicitations qu'a adressées tantôt le député de Johnson à mon sous-ministre M. Rouleau. Je ne veux pas lui retirer de la bouche les félicitations qu'il lui a adressées. Je pense qu'il les mérite. J'ai déjà dit que c'était un bourreau de travail et que j'avais déjà reconnu sa compétence. Je pense que, lorsqu'on connaît, évidemment, la compétence et la somme de travail que donne M. Rouleau, malgré les quelques défauts que je lui reconnais également, il fait l'impossible pour mener à bien...

M. Bellemare (Johnson): Donnez-lui donc...

M. Mailloux: Mais on me permettra peut-être

d'ajouter qu'il a un collaborateur, par contre, qu'on a oublié tantôt, M. Roger Trudeau, en qui j'ai une grande confiance et qui a été mon sous-ministre aux Travaux publics. M. Trudeau, malgré son âge respectable, 61 ans ou 62 ans...

M. Bellemare (Johnson): Il est un peu plus jeune que moi.

M. Mailloux:... est un bourreau de travail et je pense que, même ici au ministère, il était en route, à pied, vers son travail, à 6 heures et y restait très tard le soir.

Si M. Rouleau s'absente parfois du chantier olympique, M. Trudeau y est en continuité. Je lui rends également le même hommage que tantôt il a rendu à M. Rouleau. Il y a une préoccupation, également...

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président...

Le Président (M. Gratton): L'honorable député de Chicoutimi aimerait renseigner...

M. Bédard (Chicoutimi): Je voudrais simplement joindre également ma voix à celle des autres pour exprimer aussi à l'endroit de M. Rouleau mes félicitations pour le travail qu'il fait, pour sa disponibilité. Je le dis, parce qu'effectivement, j'ai été à même de le constater personnellement; ce n'est quand même pas un mince exploit que de pouvoir être reçu au ministère des Transports, tant au bureau du sous-ministre qu'à celui du ministre et des autres hauts fonctionnaires du ministère des Transports. Je crois que c'est certainement sous ce rapport un ministère à l'esprit ouvert, si on peut employer cette expression, et je pense qu'aux félicitations adressées à M. Rouleau il faut ajouter aussi peut-être des félicitations à l'endroit de tous les hauts fonctionnaires qui travaillent dans l'entourage du ministre des Transports. On connaît peut-être M. Rouleau un peu plus, parce que, même dans la revue des transports, sa photo apparaît plus souvent que celle du ministre.

M. Bellemare (Johnson): Il n'avait pas fait arranger son habit, cette fois-là. Son habit était déchiré et il avait oublié d'arranger son habit.

M. Mailloux: Si vous voulez qu'on ramène le sous-ministre à un peu plus d'humilité, je lui ai toujours dit: Accepte les compliments quand ils passent, parce que, quand tu feras une erreur, tu sentiras un vide profond autour de toi.

M. Bellemare (Johnson): C'est déjà arrivé.

M. Mailloux: Oui, c'est déjà arrivé.

Le Président (M. Gratton): Messieurs, sur cette note d'unanimité peu commune...

M. Bellemare (Johnson): Il y a une réponse que voudrait me donner le ministre aussi sur le sujet de la distribution...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est le calme avant la tempête, M. le Président.

M. Bellemare (Johnson): ... des budgets qui se fait par des intermédiaires.

M. Mailloux: Oui.

M. Bellemare (Johnson): J'aimerais que le ministre me donne...

M. Mailloux: J'étais en fait rendu là. Il me restait deux ou trois remarques, M. le Président, à faire, avant que mon collègue ne complète dans le secteur du transport en commun et du transport scolaire, ce qu'il pourra faire, j'imagine à la reprise de la séance. En fait, je n'ai jamais autorisé personne d'autre que les officiers du ministère ou les députés des comtés, quand ils ont fait leurs demandes pour leur propre comté, à annoncer quoi que ce soit pour le ministère des Transports. Je me rappelle moi-même que, par inadvertance, on avait annoncé une fois, dans le comté qui est mon voisin, le comté de Saguenay, que le ministre des Transports annonçait un projet dans un centre hospitalier. Je n'avais pas aimé cela du tout, parce que je n'ai absolument rien à faire dans le comté du Saguenay, dans le domaine hospitalier. Encore, si cela avait été dans le domaine des transports. Je trouve quand même que c'est un peu dégueulasse que quelqu'un se serve de notre nom à ce moment.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est-à-dire que lorsque certains ministres, dans des régions ou ailleurs, se permettent d'annoncer, en votre nom, des projets dans des comtés autres que le leur, c'est plutôt avec la bénédiction. C'est la politique normale de...

M. Mailloux: J'ai eu comme habitude d'informer valablement les députés de chaque comté. Je n'ai jamais vu, dans mes quatorze années de politique, un ministère des Transports aussi ouvert que l'est l'actuel ministère des Transports. Je pense que c'est quand même...

M. Bellemare (Johnson): ... avec Lafontaine si ce n'était pas un peu pareil.

M. Mailloux: Quand j'étais dans l'Opposition il m'écoutait bien...

M. Bellemare (Johnson): J'espère que le journal des Débats n'enregistrait pas cela.

M. Mailloux: M. le Président, il y a une observation que je voudrais faire, si on me le permet. C'est la suivante. Alors, qu'on retourne principalement, non pas vers les autoroutes, mais vers les routes plus secondaires, je parle précisément des routes non pas secondaires mais tertiaires et des routes de rangs, je ne suis pas ingénieur moi-même, j'ai récemment exprimé plus qu'un vœu, j'ai donné un ordre à mon sous-ministre à l'effet

que, malgré les appels que j'avais faits à tous mes hauts fonctionnaires qui sont à la préparation des projets de voirie dans les routes secondaires, je constatais qu'il était complètement anormal qu'on donne des emprises aussi importantes dans des rangs secondaires où il y a très peu de gens, où l'on dépense beaucoup d'argent. Ce n'est pas ce que les populations désirent. Il y a une autre anomalie, c'est que de tout temps les budgets de la voirie, chaque divisionnaire, ou chaque district a un budget de voirie qui ne tient pas compte des incidences sur l'expropriation. On dirait que cela ne vient de la poche de personne. J'ai donné un ordre assez radical récemment et j'ai demandé à mon sous-ministre de transmettre les ordres en conséquence pour qu'on respecte simplement les besoins qu'on a à desservir. Si c'est 75, 80 ou 85 pieds, qu'on prenne simplement les emprises nécessaires pour qu'on en termine avec ces rangs parce qu'avec les emprises actuelles de 100 pieds et plus, on ne se rendra jamais à la conclusion dans aucun rang du Québec. Alors, c'est un vœu que j'ai exprimé de manière plus importante, plus directe en disant: C'est le temps qu'on cesse cela et c'est le temps qu'on cesse de courir vers des expropriations de bâtisses, d'étables, de tout ce que vous rencontrez le long des rangs secondaires alors que ces routes peuvent accepter certaines courbes pas trop accentuées, mais ce ne sont pas des routes à grande circulation, à grande densité de vitesse. Je pense que tout le monde devrait collaborer à ce qu'on dépense le moins d'argent possible en pure perte.

M. Bellemare (Johnson): C'est sûr ça, parce que la Loi de l'expropriation entre en vigueur aujourd'hui.

M. Mailloux: Oui.

M. Bellemare (Johnson): Si, dans un cadre donné, les propriétaires riverains signent des ententes à l'effet qu'ils sont prêts à céder leur terrain immédiatement, est-ce que la Loi de l'expropriation a force, telle qu'elle est stipulée, à savoir qu'aucun travail ne peut être commencé, tant et aussi longtemps que l'expropriation... Parce que, par exemple, dans un rang, il est possible que tous les propriétaires signent une pétition de bonne foi qui dit que plus tard, s'il y a une expropriation faite, on y verra, mais pour ne pas retarder les travaux... vous savez comme c'est long, l'expropriation, je pense qu'il y a une quarantaine de millions en retard dans les...

M. Mailloux: Oui, j'avais donné moi-même ce conseil à quelques députés, parce que, avec la nouvelle loi d'expropriation qui est en vigueur depuis ce matin, il ressort que partout où les plans ne sont pas déposés et où l'expropriation n'est pas complétée, un seul propriétaire pourrait paralyser définitivement la construction d'une route. Si, sur les formules qu'a le ministère dans chacune des divisions, dans un rang donné, malgré que les plans parcellaires ne sont pas prêts, que les plans et devis ne sont pas plus préparés,

on veut donner les droits de passage nécessaires à la construction d'une route, quitte à être payés ultérieurement, avec tous les recours possibles qu'accorde la nouvelle loi d'expropriation, cela permet l'exécution des travaux. Parce que l'ancienne loi permettait, après le dépôt des plans, trente jours après, qu'on puisse occuper le terrain et faire des travaux, alors que dans la loi actuelle, les délais de contestation sont de six à neuf mois et plus, ça retarderait sûrement au moins d'une année s'il n'y avait pas un voeu unanime exprimé par des signatures qui seraient données sur les formules.

M. Bellemare (Johnson): Ce serait conforme à l'esprit au moins de la loi.

M. Mailloux: Cela n'enlève aucun recours en droit à l'exproprié, ça permet simplement l'exécution des travaux et aussitôt que les plans parcellaires sont complétés...

M. Bellemare (Johnson): Cela donne aux ingénieurs de district le loisir de le faire. Ils ne peuvent pas dire: Messieurs, on ne peut pas parce que la loi, c'est la loi. Alors, on va dire aux gens: Ecoutez, la loi, le ministre nous a dit, par entente, qu'on pouvait, quand c'est unanime, faire des projets.

Le Président (M. Gratton): Sur ce, messieurs, je pense qu'il restera au ministre d'Etat à faire des remarques d'ordre général à la reprise pour que nous passions ensuite à l'élément 1 du programme 1.

La commission suspend ses travaux jusqu'à ce soir, 20 h 15.

(Fin de la séance à 18 h 4)

Reprise de la séance à 20 h 20

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

La commission reprend ses travaux sur l'étude des crédits du ministère des Transports. Je pense que nous étions convenus cet après-midi que l'honorable ministre d'Etat apporterait certaines précisions d'ordre général.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, avec votre permission, je pense que le ministre d'Etat aux Transports va nous parler surtout des transports en commun, peut-être d'une façon plus particulière. Est-ce le cas?

M. Berthiaume: Transport en commun, transport scolaire.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est parce que le ministre des Transports avait abordé un sujet à deux volets, concernant le camionnage. Vous dites par rapport au règlement 12, transport en vrac, que la situation à l'heure actuelle doit être repensée, quand on parle de la clause 75-25 donnée à l'ANCAI et des demandes des camionneurs entrepreneurs d'une part d'avoir certaines garanties, ajoutant que vous analysez tout l'ensemble de la situation et que, si j'ai bien compris, le ministre est dans une période de réflexion dans le but d'élaborer quelque chose de peut-être plus global. Il s'agit de repenser tout le problème à la lumière des demandes des différents groupes. Ai-je bien saisi votre idée?

M. Mailloux: Je pense que le terme est exact, le ministre et ses officiers sont dans une période de réflexion assez intensive, parce que les solutions toutes faites, les solutions miracles, on ne les retrouve pas, quand on regarde chacune des éventualités. Si on fait une correction d'un côté, on s'aperçoit que cela amène d'autres problèmes, des fois pires que la solution qu'on a voulu apporter. Je me réserve quand même le mois d'avril pour revoir l'ensemble de la situation et je ne voudrais pas qu'on pense que j'ai dit ce soir que je mets en cause immédiatement la clause de 75-25. Ce sera cette réflexion qui vous invitera peut-être à voir de quelle façon on devra agir dans l'avenir. Mais j'ai quand même voulu signaler les malaises qu'on constate actuellement et dire qu'on cherchait s'il y avait des solutions qui pouvaient être apportées pour rendre justice au plus grand nombre possible. Quant au règlement 12 et à l'ensemble des modifications qu'on doit y apporter, on a fait un tour d'horizon avec les associations qui s'occupent effectivement du vrac. On a également reçu à quelques reprises l'Association du camionnage du Québec, qui compte incidemment quelques transporteurs qui, en partie, faisaient de l'interurbain et du vrac.

M. Bellemare: A la commission parlementaire du 26 juin, dans les mémoires soumis?

M. Mailloux: Cela concernait principalement le transport en vrac des associations faisant essentiellement du vrac comme artisans ou comme entrepreneurs. L'autre facette du problème concerne l'association du camionnage qui était régie par la Régie des transports du Québec, des permis à longue distance, mais qui, en partie, avait certaines unités à l'intérieur du transport qui faisaient le vrac et la longue distance également.

Je pense que, sans dévoiler quoi que ce soit du règlements, les droits acquis seront conservés à ceux qui sont capables, dans l'association du camionnage, de prouver qu'ils effectuaient un transport donné. On conservera ces droits acquis, mais, dans l'avenir, pour toute addition supplémentaire, il est possible que, si c'est cela qui s'avère la juste mesure, ils devront faire la preuve des additions. Avant cela, ils n'avaient qu'à se présenter devant la Commission des transports et à demander le nombre de permis donné pour un volume de 40 000, 50 000 tonnes supplémentaires sans faire la preuve devant la commission, alors que, dans l'avenir, en dehors des droits acquis qu'on reconnaît, on devra faire la preuve pour toute addition supplémentaire et ils devront choisir d'aller dans une optique ou dans l'autre. Je pense que M. Charland qui est ici pourrait peut-être compléter certaines informations en mon nom.

En fait, même dans le règlement actuel, il est établi que les transporteurs généraux, qui avaient des clauses de transport en vrac, devaient choisir à une date déterminée qui était le printemps de l'année 1976. Je pense que la facture réglementaire pour atteindre ce but a été assez discutée et on s'est donné encore trois mois de répit pour ajuster exactement... Pardon?

M. Bellemare (Johnson): Vous autres ou l'association?

M. Mailloux: Non, le ministère.

M. Bellemare (Johnson): Le ministère s'est donné...

M. Mailloux: Il y avait une date qui était, en fait, le 31 mars et on s'est donné 90 jours de répit pour faire accepter une formule qui serait agréable à toutes les parties, chacun tirant la couverture de son côté, on le comprend assez bien.

M. Bellemare (Johnson): Dans cette modification que vous apportez, quels sont les principes de base qui pourraient être changés, contrairement à ce qui existe aujourd'hui? Est-ce que vous avez déjà essayé de trouver un point de départ pour faire l'entente dans la conciliation qui doit avoir lieu?

M. Mailloux: La nouvelle option qui a été discutée, tel que le ministre le disait, c'est celle par laquelle les transporteurs généraux, qui avaient des clauses de vrac dûment reconnues par la Commission des transports, verraient leurs droits

acquis être respectés et, à partir de là, ils pourraient opérer d'une certaine manière à l'intérieur de leur permis général.

M. Bellemare (Johnson): Pour autant que cela ne leur donne pas une majorité.

M. Mailloux: Pour autant que cela ne leur donne pas une majorité, mais c'est justement cet aspect et l'aspect légal de ce faire que nous revoiyons dans les prochains 90 jours.

M. Bellemare (Johnson): Je voudrais juste terminer. Ce dont on parlait cet après-midi, les petits artisans, vont-ils être appelés à jouer un autre rôle dans le choix que celui qu'ils ont présentement?

M. Mailloux: Non, on ne parle pas du même sujet, parce que les camionneurs généraux qui faisaient du transport de longue distance de toutes sortes de marchandises et du vrac, aussi dans certaines unités...

M. Bellemare (Johnson): Dans le règlement no 12.

M. Mailloux: ...sont concernés pour l'article vrac, dans les nouvelles modifications du règlement 12, parce qu'il ressort qu'en partie, c'est du vrac qui était transporté. Il faut qu'un choix se fasse.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant le transport en vrac, si on regarde tout le domaine du camionnage — entre autres le camionnage — si on parle de transport général et de transport spécialisé — on avait eu l'occasion d'en discuter un peu lors de l'étude des derniers crédits — il n'est pas question de revenir longtemps là-dessus, sauf que je pense que le ministre lui-même avait mentionné que toute l'industrie du camionnage a besoin, à l'heure actuelle, de l'élaboration le plus rapidement possible d'une politique cohérente et d'une politique dynamique. Il y a des points que nous avions soulevés, entre autres, la concurrence déloyale des chemins de fer par rapport à l'industrie du camionnage comme telle qui est inacceptable puisque ce sont des entreprises subventionnées par les gouvernements qui font concurrence à l'industrie du camionnage qui n'est pas subventionnée. On a eu la cause de Chalut Transport qui a été assez éloquent et qui, je pense, prouve la nécessité d'élaborer une réglementation ou une loi qui soit claire sur cet aspect du problème.

Il y avait également un autre aspect qu'on avait soulevé, c'était la nécessité de réglementer le prix du pétrole pour aider l'industrie dans le sens de penser à la création d'une sorte de tribunal de l'énergie. Cette recommandation d'ailleurs avait été faite et non seulement on en avait parlé, mais elle avait été également faite par par l'association du camionnage lorsqu'elle avait été entendue en commission parlementaire.

Il y avait un autre point que nous avions sou-

levé. C'était la nécessité d'avoir au plus vite les éléments nécessaires pour la mise en place d'une sorte d'industrie québécoise du camionnage, qui serait propre à assurer son approvisionnement au coût le plus bas possible en matériel roulant.

On prenait comme exemple un peu ce qui a été fait par le gouvernement avec les autobus scolaires de la ville de Saint-Laurent. Il y avait aussi un autre élément dont on avait parlé. C'était la possibilité de donner aux camionneurs qui ont à traverser les villes, les grands centres urbains, la possibilité de profiter des mêmes avantages que commence à avoir le transport en commun, des initiatives comme on voit à Québec, où on a des corridors qui sont réservés aux autobus et qui, on l'a vu, sont de nature à assurer un meilleur transport, à augmenter même le débit de ceux qui utilisent le transport en commun, ici à Québec. On a eu l'occasion d'en voir un peu les résultats lorsqu'on a entendu des mémoires à l'occasion de la commission parlementaire des affaires municipales, pour entendre la Communauté urbaine de Québec. On avait entendu, à ce moment-là, le président de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec.

Est-ce que le ministère étudie la possibilité que des moyens soient mis à la disposition des camionneurs au niveau de la circulation de ce genre-là ou d'un autre genre que pourrait imaginer ou penser le ministère?

M. Bellemare (Johnson): M. le Président, est-ce que les interventions de la première ouverture sont terminées? On est au programme 1.

Le Président (M. Gratton): Non, pas encore. Nous sommes encore sur le général et le ministre d'Etat attend son tour.

M. Bédard (Chicoutimi): Général.

M. Bellemare (Johnson): Général. Nous sommes encore aux propos généraux. D'accord. C'est pour me situer dans mes éléments.

M. Bédard (Chicoutimi): Avant qu'on commence, j'avais parlé à M. le ministre...

M. Mailloux: L'automne dernier, il y a eu quelques amendements à la Loi des transports, le bill 251, par lequel on a remarqué que par le lieutenant-gouverneur en conseil, on se gardait un pouvoir d'intervenir devant la commission des transports si nécessaire, premièrement, pour éviter le transfert d'intérêts québécois à des intérêts étrangers.

Je comprends qu'à ce moment-là, j'avais laissé entrevoir, qu'en apportant une telle intervention, il faudrait mettre à la disposition des transporteurs des moyens financiers qui leur permettent de pouvoir vendre ces intérêts, à l'intérieur des frontières, pour que cela reste entre les mains de ceux à qui on voudrait les voir demeurer.

Une présentation a été faite au conseil des ministres. Il n'y a pas de décision de rendue en

core quant aux fonds qui pourraient être mis en disponibilité, mais il ressort qu'on a voulu éviter par là d'abord, le transfert à des intérêts étrangers et on aurait mentionné également qu'on serait probablement contre toute intrusion supplémentaire des chemins de fer dans le domaine du camionnage.

Je pense que cela a été plus qu'un voeu qu'on a exprimé. On l'a mis dans un texte de loi. Cela indiquait quand même l'intention gouvernementale. Il reste à mettre en place les mécanismes qui permettraient aux entreprises qui viendraient en difficulté qui, pour toutes sortes de raisons de vieillissement en administration ou autrement, voudraient mettre leur entreprise en vente. Ce n'est pas complété.

M. Bellemare (Johnson): Si le ministre me le permet, c'est la loi 251?

M. Mailloux: C'est cela.

M. Bellemare (Johnson): Les articles 36 et 39?

M. Mailloux: C'est cela.

M. Bellemare (Johnson): Vous dites que le mécanisme n'est pas encore en place.

M. Mailloux: Le pouvoir...

M. Bellemare (Johnson): A l'article 36: "La cession, quelle qu'en soit la forme..."

M. Mailloux: Oui, le pouvoir...

M. Bellemare (Johnson): — le transporteur ou l'autre — la commission peut dans le cadre du règlement, maintenir, modifier ou révoquer... Ces mécanismes ne sont pas en place?

M. Mailloux: Ce qui est en place, c'est le pouvoir qu'a le lieutenant-gouverneur en conseil...

M. Bellemare (Johnson): Parce que, dans votre déclaration...

M. Mailloux: ... d'intervenir devant la commission, si je ne me trompe pas, pour empêcher tout transfert à des intérêts que n'accepterait pas le gouvernement du Québec. Je pense que c'est important.

Auparavant, la commission devait, comme dans le cas de Chalut Transport, étudier et rendre son jugement, mais il n'y avait évidemment pas de directive qui indiquait à la Commission des Transports jusqu'où elle devait se rendre ou si elle devait refuser un permis. Là, il y a l'autorisation par le lieutenant-gouverneur en conseil d'apporter les arguments à rencontre d'un transfert de permis, si les intérêts ne cadrent pas avec les vues gouvernementales.

Quant au problème par lequel les compagnies de transport seraient aidées dans des corridors

en exclusivité avec le transport interurbain, je dois dire que les négociations ne sont à peu près pas avancées, parce que la discussion ne s'est pas poursuivie... Des doléances ont été faites par les transporteurs, mais jusqu'ici, c'est une facette du problème qui a été étudiée très superficiellement jusqu'à maintenant.

Egalement, quant aux carburants pour lesquels des transporteurs seraient privilégiés, notwithstanding les avantages qui sont actuellement accordés sur le prix des carburants à des transports de marchandises ou de personnes, qui sont reconnus par la loi déjà, depuis assez longtemps, il n'y a pas d'avantage supplémentaire non plus.

Lors des dernières rencontres avec l'association du camionnage, le voeu n'est pas réapparu à la surface comme une urgence de première instance. D'accord, si on allait plus loin, ils seraient davantage contents, mais ce problème n'est pas revenu à la surface.

M. Bédard (Chicoutimi): Cette demande était pour la création d'un tribunal?

M. Mailloux: Oui.

M. Bédard (Chicoutimi): On l'appelle comme cela "de l'énergie" pour les fins de la discussion. C'est pour avoir peut-être un mot à dire lorsque des hausses des produits pétroliers se présenteraient.

M. Bellemare (Johnson): M. le Président, est-ce que le député avait terminé?

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant l'autre point, penser à avoir une sorte d'industrie québécoise propre à assurer son approvisionnement en matériel roulant au coût le plus bas possible, je donnais tout à l'heure l'exemple de l'usine de montage de Saint-Laurent.

M. Mailloux: Il y a quand même beaucoup de discussions qui se font avec le ministère directement intéressé à l'industrie secondaire de transformation de biens durables et non durables, le ministère de l'Industrie et du Commerce. Je pense que cette question pourra revenir devant mon collègue, M. Saint-Pierre. Toute la facette du problème a été envisagée. On se rappelle d'abord que, dans la fabrication des véhicules pour les commissions de transport, il y a eu une commande de 500 autobus accordée à General Motors, alors que le prix de la soumission publique était inférieur à l'offre de MAN, une industrie allemande qui voulait s'implanter dans le Québec, et malgré mon désir de voir, malgré un prix plus élevé, accorder le contrat à un concurrent éventuel qui serait venu s'installer ici, et qui, pour les commandes ultérieures, aurait fait face au seul fabricant qu'on a. La commande a été donnée par la Commission de transport de Montréal au prix le plus bas, qui était celui de General Motors.

M. Bédard (Chicoutimi): La solution, le désir du ministre que le partage...

M. Mailloux: Cela aurait pu être contesté par le public qu'on n'accepte pas la soumission la plus basse, mais il ressort que, pour l'avenir, je pense que cela aurait été sain qu'on ait au moins un concurrent valable pour faire face au seul concurrent qui était ici sur place.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela.

M. Mailloux: Ceci dit, il y aura peut-être des commandes ultérieures importantes qui seront données. Il faudra peut-être reprendre l'ensemble de la discussion et voir si, malgré que ce serait de drôles de soumissions publiques, on disait: Allez en soumissions publiques et, de toute façon, on privilégiera l'industrie qui viendra s'établir en concurrence. Ce serait difficile à dire. Mon collègue, M. Saint-Pierre, étudie la venue de la compagnie qui, dans ce temps, avait exprimé sa volonté de venir, et d'une autre compagnie qui s'est également offerte à s'implanter dans le Québec.

Dans le transport du camionnage, il y a seulement l'industrie Sicard qui, actuellement, fabrique raisonnablement dans le Québec.

Je ne sais pas jusqu'à maintenant où sont rendus les officiers du ministère de l'Industrie et du Commerce dans les discussions avec d'autres compagnies qui pourraient venir s'implanter sur place. C'est assez marginal actuellement.

Il n'y a que Sicard & Kenworth selon ce qu'on me dit. C'est quand même assez marginal, sauf que Sicard a quand même une bonne part du marché pour le très gros véhicule.

M. Bellemare (Johnson): Si Bombardier Warrington avait pu faire ses arrangements avec la compagnie de Sorel, Marine Industrie, je pense qu'on aurait pu avoir là un excellent fournisseur aussi dans ce secteur.

J'avais une question pertinente, mais je pourrai la poser plus tard. C'est au sujet des deux jugements qui ont été rendus par les juges Bourret, Grenier et Beaudry dans la Commission des transports concernant les droits et privilèges que possèdent les compagnies de chemin de fer.

Dans un jugement, par exemple, entre la compagnie H. Smith Ltée et le Canadien Pacifique, le 14 avril, il est dit ceci: "Considérant qu'il n'existe aucune disposition légale justifiant la Commission des transports du Québec d'interdire à une entreprise de transport de faire ce qu'elle autorise toute autre entreprise à faire, pour la seule et unique raison qu'il s'agit d'une entreprise de camionnage, la propriété est sous le contrôle d'une compagnie de chemin de fer canadienne."

La même chose est répétée dans un autre jugement, le 27 juillet, avec Chalut Transport parce qu'elle n'a aucune directive, aucune modalité, rien, aucune prescription qui lui impose de suivre une directive nouvelle en ce qui regarde le transport ferroviaire.

M. Bédard (Chicoutimi): La loi est changée depuis ce temps.

M. Bellemare (Johnson): La loi est changée.

M. Bédard (Chicoutimi): ... depuis ces jugements.

M. Mailloux: On s'entend pour que certaines réponses qui pourraient être données par...

M. Bellemare (Johnson): Oui. Ces changements ont-ils été apportés dans le but de 253?

M. Mailloux: La loi...

M. Bellemare (Johnson): Pardon?

M. Mailloux: ... de statuer sur les cessions ou les transferts de permis.

M. Bellemare (Johnson): Mais il n'y a rien eu de fait?

M. Mailloux: Non. Actuellement, c'est en décembre 1975.

M. Bellemare (Johnson): Le 19 décembre.

M. Mailloux: Oui. Il n'y a pas eu de cause depuis. Dans le cas de H. Smith Transport, c'est une société de transport qui, à tout titre, est québécoise avec un siège social ici. La seule chose est que la totalité des actions est détenue par l'entreprise ferroviaire Canadien Pacifique.

Aux termes de la commission des Transports du Québec, voici une entreprise de camionnage qui s'exerce dans cette sphère de travail ou d'activité et qui est essentiellement québécoise au titre et à la face. Donc, je comprends la commission ou le juge qui dit qu'il ne peut distinguer Smith Transport de Speedway, par exemple. Parce que voici deux entreprises de transport qui exercent en vertu d'un permis détenu de la Commission des transports du Québec, dans le territoire québécois.

M. Bellemare (Johnson): Mais vous prévoyez que, dans la perspective d'une réglementation pour la Commission des Transports, cela sera opérant et que la commission pourra avoir ses droits et privilèges en vertu de la loi 251, très prochainement?

M. Mailloux: Les pouvoirs étant là dans la loi 251...

M. Bellemare (Johnson): Oui, mais la réglementation n'étant pas faite...

M. Mailloux: Il s'agirait d'ajouter la réglementation.

M. Bellemare (Johnson): Mais ce n'est pas fait.

M. Mailloux: Cependant, dans tous les cas de réglementation concernant des acquisitions, soit par l'étranger ou par un autre mode de transport,

le ferroviaire, je pense que chaque cas en est un d'espèce et, à moins de fermer la porte complètement et de la claquer en disant: Il est tout à fait défendu, en fait, chaque cas en devient un d'espèce. C'est pour cela que le législateur, jusqu'à maintenant, a cru bon de mettre dans la loi un pouvoir de récupération et de considération, par le lieutenant-gouverneur en conseil, de ces cas, de soustraire en fait à la...

M. Bellemare (Johnson): Parce qu'en vertu de 39, le lieutenant-gouverneur en conseil possède le privilège de requérir, reconduire et maintenir ou modifier ou révoquer certains permis. Le lieutenant-gouverneur en conseil peut...

M. Mailloux: Soustraire.

M. Bellemare (Johnson): ... soustraire cela. C'est un pouvoir extrêmement dangereux, parce que c'est un pouvoir discrétionnaire. Il n'y a aucun règlement qui confirme cela et qui vient l'appuyer.

M. Mailloux: Je pense qu'on n'abusera pas.

M. Bellemare (Johnson): Non, je vous fais confiance.

M. Bédard (Chicoutimi): Du point de vue de l'industrie du camionnage, si on résumait sur ce point, le ministre a laissé entendre qu'il y avait la nécessité d'établir une politique dynamique de ce côté, pour aider l'industrie québécoise, est-ce qu'on peut dire que, comme fondement, on essaie d'en arriver, au moins, au résultat que la propriété de l'industrie du camionnage au Québec soit majoritairement québécoise? Est-ce qu'on peut dire que c'est une ligne directrice, un objectif que se fixe le ministère des Transports?

M. Berthiaume: M. le Président, si on me permet de répondre à cette question, je ne pense pas qu'on doive être aussi catégorique et exclusif, parce qu'il peut y avoir des circonstances.

M. Bédard (Chicoutimi): Majoritaires.

M. Berthiaume: Oui, dans ce sens, je pourrais répondre oui.

M. Bellemare (Johnson): Vous ne vous êtes pas servi, jusqu'ici, du 39.

M. Berthiaume: Non, d'ailleurs j'allais le dire tantôt, j'ai été tenté d'intervenir pour dire que, dans la loi 251, les dispositions qui sont inscrites, ont, je pense, un caractère incitatif.

Autrement dit, le fait que la loi dise qu'il y a une intervention possible du lieutenant-gouverneur en conseil, déjà, rend un tas de gens extrêmement prudents. L'idéal, en fait, c'est que le lieutenant-gouverneur en conseil n'ait jamais à intervenir et à porter un jugement qui, jusqu'à un certain point, peut être vu comme arbitraire ou discrétionnaire. L'idéal, c'est qu'on n'ait jamais à intervenir, mais le fait que la disposition existe

nous permet de porter, le cas échéant, de juger de la situation, comme l'a indiqué le sous-ministre, M. Charland, sur des cas qu'on ne peut pas réglementer réellement, d'une façon absolument catégorique, à moins de le défendre complètement; autrement dit, dans des directives qu'on pourrait donner à la Commission des transports par voie réglementaire, il faut que ce soit clair. Il faut que ce soit applicable.

Il faut que les juges puissent prendre une décision basée sur quelque chose de très précis. Quand on précise, on exclut forcément et, finalement, la seule voie possible, pour être raisonnable, compte tenu de toute l'économie du transport, il fallait finalement que ce soit un peu discrétionnaire. Mais on souhaite ne jamais être obligé de s'en servir. Seulement par le fait que cela existe, on pense déjà qu'une entreprise qui voudrait "se vendre" à l'étranger, par exemple, avant d'aller devant la commission pour demander un transfert de permis, aurait plutôt tendance à venir consulter le ministre, ce qui nous permet, à ce moment-là, de prendre des arrangements avec d'autres intérêts québécois si, forcément, une compagnie ou des actionnaires d'une compagnie veulent absolument, pour raison d'âge ou de conditions financières, ou autres, se débarrasser de leurs intérêts. Peut-être que cela nous donnera l'occasion de prendre contact avec d'autres gens qui pourraient être intéressés et qui sont Québécois. C'est ce qu'on souhaite. Est-ce que cela va arriver? On ne le sait pas parce qu'il n'y a pas eu de cas depuis l'adoption de la loi.

M. Bédard (Chicoutimi): Comme vous dites, on ne peut pas prétendre à l'exclusivité en termes de propriété, mais c'est sûrement une ligne directrice du ministère des Transports, j'imagine, de voir à ce que l'industrie du camionnage qui, économiquement, est une industrie très importante, soit une propriété majoritairement québécoise.

M. Berthiaume: En effet.

M. Bédard (Chicoutimi): Je sais que, dans certains cas, c'est très difficile. J'avais soulevé le cas de tout le transport des autos neuves dans tout le Québec, entre le Québec, l'Ontario, où il y avait une situation qui, à prime abord, semblait vraiment scandalisante, parce qu'on s'apercevait que, dans le transport des autos neuves, qui représente quand même un chiffre d'affaires énorme au niveau du Québec, tout ce secteur du transport était complètement entre les mains de compagnies, propriétés d'Américains ou propriétés non-québécoises, et qu'il n'y avait même pas 5% du transport des autos neuves qui se faisait par une compagnie... Parce qu'il y en a seulement une... Il y en a deux?

M. Mailloux: McCallum, Charlton.

Je pense qu'on devrait se rappeler, dans un même souffle, qu'à ce moment-là, je pense que c'est M. Charland qui avait fait valoir des choix que certains transporteurs faisaient d'une spécia-

lité. Si on perdait ce transport, c'était quand même contrebalancé par d'autres choix que faisaient nos transporteurs qui, avantageusement, nous plaçaient en période assez marquante dans les transports donnés.

M. Bellemare (Johnson): Dans les statistiques qu'on retrouve au ministère de l'Industrie et du Commerce, et surtout dans le transport qui est géré par des entreprises québécoises, on en trouve 3500 qui sont détentrices de permis de camionnage général et qui sont enregistrées. A Ottawa, dans les statistiques fédérales, on retrouve qu'il y en a 2506 qui sont du Québec et il y en a 994 qui sont des entreprises étrangères. C'est un gros pourcentage. Un tiers de tout le camionnage des entrepreneurs de camionnage est fait par des étrangers. Parce que les chiffres veulent que ceux qui se font un chiffre d'affaires dans la province de Québec ont un revenu annuel de \$497 millions tandis que les mille autres ont presque \$270 millions d'affaires. Cela veut dire qu'ils ont, toutes proportions gardées, si on considère ce que possèdent les 2500 suivant le chiffre d'affaires et les 994, que les étrangers ont chez nous plus de valeurs, plus de contrôle, plus de bénéfices sur le transport en général que les nôtres.

M. Berthiaume: Globalement, ce que dit le député de Johnson est vrai et c'est un de nos sujets de préoccupation. Les analyses qu'on a pu faire, soit par des consultants, des gens de l'extérieur, ou des analyses qui ont été faites à l'intérieur du ministère sur l'économie du camionnage de façon générale nous révèlent, au moins en principe, ce que tente de souligner le député de Johnson. Une des avenues qui nous donne de l'espoir dans ce domaine, compte tenu du fait que nous évoluons dans une économie canadienne, c'est la disposition de la loi 251 qui permet à la Commission des transports du Québec et à celle de l'Ontario de siéger ensemble de façon que là où, semble-t-il, par les années passées, je pense qu'on peut dire soit par manque de dynamisme de nos entreprises ou par plus de dynamisme de ceux qui ne sont pas du Québec — je ne discute pas de la raison, je constate le fait comme le fait le député de Johnson — les autres entreprises canadiennes ont profité de la situation canadienne plus que les Québécois.

On tente d'équilibrer les choses en ayant ces séances conjointes qui sont maintenant possibles avec l'Ontario en particulier, parce que si on regarde les grosses entreprises canadiennes, elles sont généralement, soit au Québec, soit en Ontario. Mais les Ontariens semblent avoir été plus favorisés, d'une façon générale par les années passées, que les Québécois en Ontario. On tente d'équilibrer cette chose de façon qu'on puisse profiter, nous aussi, du marché commun canadien. Ces séances conjointes devraient nous apporter ce genre de coopération qu'on souhaite de façon que nos cinquantaines d'entreprises très importantes au Québec, entreprises de transport de camionnage, puissent jouer du coude et profiter du marché commun canadien.

Il semble y avoir un accord aussi de la part des autres provinces par rapport...

M. Bellemare (Johnson): Est-ce que vous maintenez encore la même déclaration que l'année passée?

M. Berthiaume: Laquelle?

M. Bellemare (Johnson): Quand, par exemple, le ministre d'Etat aux transports, M. Paul Berthiaume déclare que "plusieurs entreprises de faible envergure risquent d'être assimilées par les entreprises majeures ou être acculées à une faillite lamentable à défaut de règlements de leur propre capitalisation".

M. Berthiaume: Il n'y a pas de doute là-dessus. D'ailleurs...

M. Bellemare (Johnson): C'est encore vrai.

M. Berthiaume: Je souhaiterais que ce soit moins vrai qu'au moment où je l'ai dit et nos efforts tendent à corriger cette situation. Il faut noter que ce qu'on trouve au Québec au point de vue de l'économie de l'industrie du transport se trouve ailleurs au Canada aussi. Les entreprises ontariennes, les entreprises du Nouveau-Brunswick et même aux Etats-Unis sentent le même problème, dans l'industrie du transport. Ce qu'on souhaite faire, vous permettez...

M. Bellemare (Johnson): Est-ce que vous avez dit que vous accorderiez une aide spéciale à ces petites compagnies? Est-ce que vous n'avez pas dit, à ce moment, qu'afin de mieux identifier le problème de croissance des entreprises, le gouvernement s'apprêterait à établir une politique technique à ces petites compagnies?

M. Berthiaume: De mémoire, je ne pense pas que j'aie fait allusion particulièrement aux petites entreprises.

M. Bellemare (Johnson): J'ai vu ça dans le journal des Débats.

M. Berthiaume: Si on regarde le profil de l'industrie du camionnage au Québec, j'aurais tendance à le diviser en trois catégories: la très petite entreprise, qui est presque artisanale; un ou deux camions, un ou deux tracteurs et une demi-douzaine de remorques, j'appellerais ça la petite entreprise de camionnage; l'autre entreprise, qui a peut-être une vingtaine de tracteurs, un certain nombre de remorques et la grosse entreprise. Curieusement, il semble que ce soit la grosse entreprise québécoise de camionnage qui semble avoir les problèmes financiers les plus importants. Je crois — c'est une opinion personnelle — que la très petite entreprise, dans les trois catégories que j'ai mentionnées, doit s'organiser pour devenir au moins une moyenne pour pouvoir survivre, sur le marché. Question de concurrence, question aussi

de compétence au point de vue de l'administration et tout le reste.

C'est un problème traditionnel, pas simplement dans le camionnage, mais dans d'autres domaines industriels et commerciaux au Québec, de faiblesse administrative.

Enfin, c'est extrêmement complexe. Il y a un tas de problèmes à régler en même temps. Il y a une faiblesse générale de l'industrie du camionnage, pas seulement au Québec, mais dans l'ensemble du Canada; une certaine faiblesse technique au point de vue administratif, parce que beaucoup de ces gens se sont lancés en affaires il y a peut-être une quinzaine ou une vingtaine d'années; le camionnage, d'une façon générale, y était assez artisanal et on pouvait y exploiter ce domaine avec plus ou moins de concurrence.

Aujourd'hui, le marché étant beaucoup plus ouvert, les compagnies sont assujetties à une plus forte concurrence. Il faut les renforcer sur le plan administratif. L'Université de Sherbrooke et l'Université de Montréal sont en train d'élaborer, en coopération avec le ministère des Transports, des programmes de formation, sur le plan technique aussi bien que sur le plan administratif du transport. Cela nous donne des espoirs pour l'avenir.

Le ministère des Transports lui-même, par voie de réglementation, tente de donner un "break" — vous me permettrez l'expression anglaise — aux industries québécoises de camionnage, de façon qu'elles puissent concurrencer plus facilement les entreprises non québécoises.

Comme je le disais tantôt, la coopération est voulue par l'Ontario et par nous-mêmes; des séances conjointes des deux commissions devraient normalement nous favoriser. Ce sont toutes des mesures qui nous permettent d'être relativement optimistes en vue des cinq ou dix prochaines années. Ce n'est pas une chose qui va se faire en un an. Si vous me posez la même question l'an prochain, je ne pourrai pas, j'en suis certain, vous montrer des chiffres qui vont nous faire voir l'évolution dramatique du problème. C'est quelque chose qu'il faut voir au moins à moyen terme, sinon à long terme.

Les dispositions de la loi 251 qui nous permettent de nous protéger en cas grave contre l'acquisition étrangère nous donnent une soupape importante, je pense, et nous donnent aussi le temps d'élaborer. Je choisis mal mes mots, mais je pense surtout à un développement de l'expertise technique et administrative chez les compagnies de transport elles-mêmes.

Il y a certaines compagnies qui vont très bien. Malheureusement, il y en a trop qui ne vont pas aussi bien.

M. Bédard (Chicoutimi): Vous admettez avec moi que le problème, quand on parle de l'industrie du camionnage au Québec, ce n'est pas tant le fait que les camionneurs québécois, de l'industrie québécoise, ne profitent pas assez du marché commun canadien — l'expression que vous avez employée entre guillemets — mais le drame, c'est que le Québec et les industries québécoises ne

profitent pas de la propre industrie du camionnage à l'intérieur du Québec.

Ce n'est pas tellement qu'on n'a pas notre part du marché commun canadien, c'est qu'à l'intérieur du Québec même, le Québec ne profite pas suffisamment de son industrie du transport.

M. Berthiaume: Je ne suis pas certain de cela. Le sous-ministre adjoint me suggère l'idée du transport régional. Dans le domaine du transport régional, c'est-à-dire du transport dans un rayon de 10 milles, de 50 milles et tout cela, la présence québécoise est assez forte.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est évident, au point de vue régional.

M. Berthiaume: Alors, quand on parle de la grosse industrie, du transport fort, vraiment fort, on parle du rayon de 500 milles. Quand on parle d'un rayon de 500 milles, forcément, on parle de transport en dehors du territoire québécois, Montréal-Toronto, Montréal-Ottawa, Montréal-Halifax, ce genre de chose; à ce moment-là, on a forcément des relations avec les autres provinces.

Dans mes propos, je pensais à ce genre de transport plutôt qu'au transport régional. Le transport régional, dans les termes où je l'ai expliqué, 10 milles, 50 milles, 100 milles, disons que 10 milles, c'est du local, 50 milles, c'est du régional et 100 milles c'est du régional, le camionnage est majoritairement québécois. C'est sur les plus longues distances que la concurrence non québécoise est la plus forte.

M. Bellemare (Johnson): C'est un point de vue concernant le grand transport.

M. Berthiaume: Le transport de longue distance.

M. Bellemare (Johnson): Longue distance. Pour revenir à votre donnée de l'an passé, quant à l'institution de certaines techniques de regroupement et d'aides spécifiques de la part du ministère pour venir en aide à ceux qui pourraient peut-être disparaître, à cause de votre déclaration, vous aviez suggéré qu'il y ait un système d'établi pour venir en aide à ces petites industries, à ces petits camionneurs, pour former, à même une aide technique du ministère... pour empêcher leur disparition.

M. Berthiaume: Oui, on favoriserait des regroupements, de façon à faire des moyennes entreprises avec des petites entreprises.

M. Bellemare (Johnson): Ma question est sur ce qui a été fait en ce sens durant l'année.

M. Berthiaume: C'est cela, exactement.

M. Bellemare (Johnson): Ma question est sur ce qui s'est fait dans ce sens, cette année.

M. Berthiaume: C'est-à-dire que nous avons des rapports extrêmement intenses avec le ministère de l'Industrie et du Commerce sur cette question, parce que les deux ministères sont touchés. C'est un effort vraiment conjoint. Je ne suis pas en mesure de vous annoncer aujourd'hui des politiques formelles sur la question. C'est suite à ces propos que nous avons formé ce genre de comité qui travaille conjointement avec le ministère de l'Industrie et du Commerce.

M. Bellemare (Johnson): Il serait donc prévu qu'il y aura, avant longtemps, une politique d'aide pour le regroupement des petites industries, des petits camionneurs, pour les aider à se regrouper.

M. Berthiaume: C'est souhaitable.

M. Bellemare (Johnson): Ce n'est pas cela que je veux savoir. Je sais que c'est souhaitable et que c'est pieux.

M. Berthiaume: Si on entend politique dans le sens du développement de nouveaux règlements, d'encouragement technique...

M. Bellemare (Johnson): L'aide.

M. Berthiaume:... de l'aide technique...

M. Bellemare (Johnson): L'aide financière.

M. Berthiaume: ... de l'aide financière, je ne suis pas certain que ce soit bon pour l'industrie. Nous avons eu des discussions avec l'association du camionnage là-dessus, à savoir si, dans une industrie comme celle-là, on doit fournir des béquilles ou si elle doit survivre un peu selon la loi de la nature, si on me permet l'analogie, si ce n'est pas le plus fort qui doit survivre finalement, pour autant que le plus fort demeure québécois; cela nous intéresse. Tout le monde ne pourra pas survivre, soyons réalistes.

Peut-être que, politiquement, ce serait intéressant de dire: On veut faire survivre tout le monde, mais je pense qu'il faut être réaliste, ce n'est pas possible. Il y en a des meilleurs que les autres, il y a de meilleurs administrateurs que les autres. La concurrence va avoir fait son effet. Mais, par une aide technique et par voie de réglementation, nous espérons pouvoir créer des entreprises plus fortes.

M. Bédard (Chicoutimi): Quand nous disons que la situation est difficile, dans le sens que le Québec et ses industries de camionnage ne profitent pas pleinement du marché québécois comme tel, peut-être, pour mieux exprimer la situation, qu'il serait bon d'y aller avec un exemple. J'en avais d'ailleurs déjà soumis un, l'an passé, au ministre des Transports. M. Charland m'avait répondu assez longuement là-dessus, le ministre des Transports également. C'est seulement à titre d'exemple.

On avait pris, par exemple, le cas du transport des autos neuves, dans tout le Québec...

M. Berthiaume: Des auto-neiges? Des autos neuves.

M. Bédard (Chicoutimi): Des autos neuves dans tout le Québec où la situation est la suivante. Vous avez trois compagnies qui font le transport des autos neuves dans le Québec. Vous avez McCallum Transport qui, elle, transporte environ 300 000 véhicules par année. Cela représente des sous au bout de la ligne. Vous avez Roadway Transport qui, elle assure le transport de 75 000 véhicules, par année, au Québec. Ces deux compagnies sont sous le contrôle ontarien et appartiennent à des Ontariens. L'autre compagnie, c'est Charlton Transport qui, elle, est la propriété, majoritairement, d'intérêts américains et qui transporte environ 130 000 automobiles neuves par année.

La présence de compagnies québécoises, dans tout le portrait, cela se limite à une compagnie qui est Transport Robert Richer Inc. qui n'a que deux camions et qui fait du transport local, ici, au Québec, mais c'est très peu, en fait, c'est très minime, ce n'est même pas 5% de ce que les autres font. Autrement dit, dans ce secteur, ce sont des compagnies ontariennes et des compagnies américaines qui occupent la place.

Plus que cela, il y a toute une réglementation qui est faite quand même au niveau des transports, de la Commission des transports. Je ne veux pas revenir au complet sur l'exemple que j'avais déjà cité, mais on s'apercevait qu'il y avait plusieurs éléments de la réglementation qui étaient carrément violés, mis de côté par ces compagnies. C'est seulement à titre d'exemple que je vous dis cela. C'est un secteur. C'est simplement le transport des autos neuves. Je m'imagine qu'il y a d'autres secteurs aussi où peut-être en étudiant la situation d'une façon globale, après avoir étudié cette situation, mais globalement, il y aurait avantage et nécessité d'élaborer une politique dynamique pour changer cette situation, qui, au bout du compte, représente des millions en chiffres d'affaires.

M. Berthiaume: Prenons d'abord le côté simple de l'argumentation du député de Chicoutimi, en ce qui concerne la réglementation. Cette situation, à toutes fins pratiques, est corrigée. Les seules entreprises, à l'heure actuelle, qui ne suivent pas parfaitement la réglementation sont les entreprises québécoises elles-mêmes. Elles sont en voie de corriger la situation. Vous avez parlé d'un des transporteurs, en particulier. Je ne veux accuser personne, mais...

M. Bédard (Chicoutimi): Moi non plus, je ne veux accuser personne non plus.

M. Berthiaume: Disons qu'on a tenté d'être un peu plus tolérant vis-à-vis de nos entreprises, mais

en ce qui concerne la grosse entreprise ontarienne, on a été assez rigide, en ce qui concerne la réglementation. Pour ce qui est du problème lui-même, le fond du problème souligné par le député de Chicoutimi, je pense que c'est une question qui est globale, dans le sens que cela ne dépend pas seulement de préoccupations de transport, cela dépend également de préoccupations industrielles. C'est que, fondamentalement, c'est l'expéditeur qui choisit son transporteur. Ce sont deux compagnies privées, et les compagnies privées disent: Je veux me faire transporter par M. Untel. Dans le cas de McCallum, étant donné que la fabrication d'automobiles au Canada est faite surtout en Ontario, on peut comprendre, sans nécessairement l'accepter, que cette compagnie expéditrice va choisir un transporteur de chez elle.

M. Bédard (Chicoutimi): Mais, sur ce point précis, je vous fais seulement remarquer...

M. Berthiaume: Je m'excuse, si vous me permettez de terminer ce que je veux dire, c'est que, quand on pense au transport et à l'expéditeur, quand le ministère de l'Industrie et du Commerce fait tous les efforts qu'on connaît pour essayer d'établir une base industrielle plus forte au Québec, normalement, cela devrait avoir un effet sur les compagnies de transport du Québec. Le député de Chicoutimi prend un exemple particulier. Je ne dis pas que c'est un mauvais exemple, mais il est quand même assez particulier. Il est quand même symptomatique. Je ne veux pas négliger l'exemple. Il est symptomatique beaucoup plus sur la base industrielle du Québec que sur la base de transport du Québec, à notre avis.

M. Mailloux: Quand on sera plus fort dans la fabrication de biens durables, on ne peut pas nier le pas qu'a pris l'Ontario sur le Québec, peut-être que l'expéditeur qui sera, à ce moment québécois, favorisera davantage les transporteurs. Je pense que l'exemple des meubles est quand même là, c'est l'exemple qu'on avait donné l'an passé, où c'est le fabricant qui choisit l'expéditeur vers les provinces, que ce soit l'Ontario ou les autres provinces canadiennes. Au fur et à mesure qu'on avancera, principalement dans la fabrication de biens durables, je pense qu'on pourra privilégier davantage le transporteur du milieu, mais c'est une situation de fait que décrit le député de Chicoutimi. Je pense qu'il faudrait retourner loin en arrière pour en retracer les origines. Tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas des correctifs apportés par l'industrie de transformation manufacturière, on sera déficitaire sur ce point.

M. Bédard (Chicoutimi): Remarquez que je ne veux pas jouer à l'expert dans ce domaine. Loin de là, c'est pour cela que je procède par exemples. Maintenant, il me semble que la petite expérience que je peux avoir, ne règle pas tout le problème en le rapetissant seulement à la question de l'expéditeur, parce que les États-Unis, construisent aussi des automobiles. Ils en transportent également

dans le Québec et dans l'Ontario, mais je sais que si elles peuvent le faire, si les compagnies ontariennes peuvent en transporter, ici dans le Québec, il y a une chose c'est que les compagnies américaines n'en transportent pas en Ontario. Il faut qu'elles laissent cela aux gens de l'Ontario.

M. Berthiaume: Je ne donne pas tort au député de Chicoutimi, au contraire. Dans ce sens, l'exemple est symptomatique. C'est pour cela que j'ai voulu dire qu'il est symptomatique. Disons qu'il y a des causes historiques à cela. On se contente de corriger aujourd'hui.

Ce que le député de Chicoutimi vient de dire me fait renchéir sur ce que je disais tantôt. Quand on parle de séances conjointes des deux organismes de contrôle, la Commission des transports du Québec et la Régie ontarienne ou The Ontario Transportation Board, cela nous permet, beaucoup plus facilement, de faire ce genre d'échanges parce que j'explique ceci: Si l'expéditeur ontarien prenait quelqu'un de chez lui et l'amènerait à la frontière Québec-Ontario, ce qui arrivait, historiquement, c'est qu'ayant le permis Toronto-frontière, typiquement la régie québécoise de l'époque donnait frontière-Montréal ou frontière-Québec et on disait: C'est lui qui transporte et continue ainsi.

Cela a été à l'avantage, historiquement, de l'Ontario parce que, encore là, pour des questions d'administration que j'ai mentionnées tantôt, le dynamisme, tout cela a provoqué un influx ici au Québec.

Avec les séances conjointes de commissions de transport...

M. Bédard (Chicoutimi): Vous allez ajouter vos réglementations...

M. Berthiaume: ... on croit...

M. Bédard (Chicoutimi): ... et essayer de faire un bon partage...

M. Berthiaume: ... avoir un meilleur partage.

M. Bédard (Chicoutimi): ... entre les deux provinces.

M. Berthiaume: Un partage un peu plus "fair play" entre les deux provinces. Autrement dit, parfois c'est nous. Vous allez arrêter de nous bloquer à la frontière de l'Ontario. Ce qui marche d'un bord, il va falloir que cela marche de l'autre. C'est un peu dans ce sens qu'on espère pouvoir renverser la tendance qu'on a connue depuis quelques années — je n'ai pas le nombre — mais un grand nombre d'années sûrement.

M. Bédard (Chicoutimi): Ah oui! Corriger une situation qui fait que ce sont des compagnies ontariennes qui peuvent avoir le droit de faire le transport de Québec aux Etats-Unis. Un tel cas arrive.

Le Président (M. Gratton): Messieurs, êtes-vous prêts à étudier le programme 1?

M. Bédard (Chicoutimi): Il y avait le transport en commun. C'est au programme 1?

M. Berthiaume: Je vais essayer de faire rapidement. J'aimerais relever certains propos du député de Chicoutimi dans ses remarques préliminaires, particulièrement en ce qui concerne le rapport du Vérificateur général.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui.

M. Berthiaume: En dehors de l'objection de principe que je pourrais avoir de discuter de la question au moment de l'étude des crédits, je reconnais la difficulté. Quand on était à la commission des finances, des comptes publics et du revenu, on disait: On doit parler de cela aux crédits. Quand on est à l'étude des crédits, on dit: Il faut en parler là-bas.

Je reconnais cette difficulté. Je ne veux pas en faire une question de principe, mais simplement une question pratique. Le rapport du Vérificateur général a été reçu très récemment par l'administration dans les divers ministères, notamment au ministère des Transports.

Les gestionnaires du ministère des Transports sont prêts à défendre leur point de vue parce que les remarques du Vérificateur général ne semblent pas les mettre mal à l'aise; par contre, je me rends compte que je porte deux chapeaux, celui de ministre d'Etat aux Finances et celui de ministre d'Etat aux Transports. Je préférerais personnellement, en ce qui concerne les remarques particulières du Vérificateur général, qu'on en discute à cette commission parlementaire.

M. Bédard (Chicoutimi): Où on entend le Vérificateur général.

M. Berthiaume: Oui. Alors que le Vérificateur général est présent, alors que les gestionnaires du ministère sont présents. En principe, cela me semble plus ordonné de le faire de cette façon. D'autant plus que, pour les députés de l'Opposition, on pourrait se retrouver dans une situation un peu embarrassante à ce moment parce que certains députés de l'Opposition, aussi bien que les députés ministériels, qui participent à la commission parlementaire des finances, des comptes publics et du revenu, ne sont pas présents ici et ils pourraient vouloir intervenir. On serait peut-être amené à répéter deux fois la même chose.

M. Bédard (Chicoutimi): Vous avez répondu sur le point que je soulignais dans cette partie de l'introduction que j'ai faite. Je voulais simplement savoir de quelle manière cela avait été accueilli.

M. Berthiaume: Oui.

M. Bédard (Chicoutimi): Je pense qu'à ce stade-ci c'était possible de le demander. Vous avez répondu.

M. Berthiaume: Ils me disent qu'ils n'ont pas de misère à se défendre, pour le moment. Je n'ai pas discuté en détail avec eux, ce qui fait que je n'en connais pas la teneur exacte.

M. Bédard (Chicoutimi): Mais il n'y a pas de correctifs majeurs à...

M. Berthiaume: Il ne semble pas.

M. Bédard (Chicoutimi):... apporter.

M. Berthiaume: Il ne semble pas.

Le Président (M. Gratton): Programme 1. Systèmes de transports terrestres.

M. Berthiaume: Je m'excuse, M. le Président. Enore rapidement, parce que le député de Johnson a posé des questions sur le budget. Pourquoi \$134 millions?

M. Bellemare (Johnson): \$130 millions et, cette année, \$134 millions.

M. Berthiaume: Oui. La première chose que je voudrais souligner est celle-ci: Dans les discours que je peux faire ou dans les déclarations publiques, lorsque je parle du budget du transport scolaire, habituellement, je ne me réfère pas tellement à l'année budgétaire, mais à l'année scolaire parce que, si je parle à des transporteurs, si je parle à des commissions scolaires, ils comprennent mieux si je parle en leurs termes qu'en nos termes.

Alors, cela peut expliquer des différences dans les chiffres, qu'on peut voir soit dans les crédits, par rapport à des déclarations publiques que je peux faire.

M. Bellemare (Johnson): C'est surtout dans un communiqué que vous avez émis, au moins cela.

M. Berthiaume: Je parle de déclarations publiques dans ce sens, je parle en fonction de la clientèle à qui je parle, plutôt qu'en termes techniques. On peut voir, par exemple, sur une année budgétaire du gouvernement, qu'un budget peut être de \$120 millions, alors que l'année scolaire il est de \$130 millions, par exemple. Si ma mémoire est bonne, ce sont à peu près les chiffres dont on parlait pour l'année qui vient de se terminer hier.

M. Bellemare (Johnson): \$125 millions dont on parlait hier. Il y a une chose certaine, c'est qu'on parlait de \$130 millions. Les ajustements prévus des contrats de transport entraîneront une augmentation de quelque \$18 millions du budget consacré au transport scolaire en 1975/76. portant ainsi les coûts de transport scolaire à \$130 millions. Or, à des crédits qui ont été déposés la semaine

dernière par le ministre des Finances, on cite un montant total de \$123 millions. Ce sont des dépenses 1975/76 au titre d'aide au transport. Lequel dit la vérité? Je ne le sais plus.

M. Berthiaume: Dans l'année budgétaire 1975/76, on a payé 70% du budget de l'année scolaire et, en 1976/77, 30%. Normalement, c'est ce qu'on faisait. Autrement dit, étant donné que les deux années ne correspondent pas quant aux dates, les chiffres se comprennent difficilement, selon la façon de les donner. Si je parle de l'année scolaire, c'est \$130 millions et, si je parle de l'année budgétaire, cela peut être \$120 millions. Parce que dans une année scolaire, je chevauche une année financière du gouvernement.

M. Bellemare (Johnson): Je pense, M. le Président, que c'est l'obligation que vous avez d'ajuster votre tir, mais quand les chiffres publics nous donnent à nous, sans les explications que vous nous fournissez...

M. Berthiaume: Cela porte à confusion.

M. Bellemare (Johnson): ...cela porte à confusion et je vous dis, comme disent les anglais: "Why"?

M. Berthiaume: Si on parle de l'année scolaire 1976/77, celle qui va commencer en septembre prochain ce que cela peut nous coûter, au point de vue de transport scolaire, serait de l'ordre de \$140 millions, par rapport à \$130 millions l'année précédente. Encore là, ce chiffre ne peut être totalement précis, parce qu'on ne connaît pas l'indexation qui peut être accordée par la Commission des transports.

M. Bellemare (Johnson): 934.

M. Berthiaume: 934, c'est l'année financière qui se termine le 31 mars 1977, qui n'est pas toute l'année scolaire, il reste une partie d'année scolaire après cela.

M. Bellemare (Johnson): Quand on a un crédit à voter, on retrouve \$134 976 contre \$124 189, dans votre programme numéro 9 à l'élément 1 et 2, alors je fais le total et je dis...

M. Berthiaume: Ecoutez les \$124 000 de 1975/76 se comparent à peu près aux \$134 000 pour 1976/77.

M. Bellemare (Johnson): C'est cela que je dis. Cela va.

M. Berthiaume: Cela va. Mais les \$130 000 que vous voyez dans mes communiqués de presse ou dans mes discours où je parle de l'année scolaire se compareraient à l'année 1976/77 à à peu près \$140 000.

M. Bellemare (Johnson): Mais, par exemple,

la semaine dernière, le ministre des Finances a cité un montant de \$123 millions dans les dépenses de 1975 à titre d'aide au transport scolaire. Je me dis que ce n'est pas \$123 millions mais \$134 millions qui vont être la véritable... plus ce que vous dites l'embranchement de l'autre année.

M. Berthiaume: C'est cela. Exactement!

M. Bellemare (Johnson): J'ai ma réponse.

M. Berthiaume: Exactement!

M. Bellemare (Johnson): J'ai ma réponse. Je me pose des questions et je suis en voie de calmer, je pense, mon inquiétude, quand j'ai le ministre devant moi qui me donne des raisons. On cherche nous aussi, vous savez. On n'a pas tous les experts que vous avez.

Systèmes de transports terrestres

Le Président (M. Gratton): Programme 1. Systèmes de transports terrestres.

Une Voix: Adopté.

M. Bellemare (Johnson): Un instant! Un instant!

Le Président (M. Gratton): Programme 1, élément 1 : Inventaires et recherches.

M. Mailloux: J'aimerais faire un court commentaire. Programme 1 : Systèmes de transports terrestres.

M. Bellemare (Johnson): Tranquillement pas vite.

M. Mailloux: Ce programme vise à connaître, améliorer et coordonner les systèmes de transports et à apporter une aide financière aux services du transport en commun. Les crédits de ce programme ont été majorés d'environ \$30 millions. Les principales activités de ce secteur sont, premièrement, l'aide financière aux services de transport en commun; deuxièmement, aide à l'achat d'autobus jusqu'à concurrence de 30%; troisièmement, aide à des services municipalisés de transport en commun tels Trois-Rivières, Sherbrooke, Chicoutimi, etc. Et à l'intérieur du programme 1, élément 3, des dépenses de services professionnels sont prévues pour des études sur le transport des marchandises. Au niveau du programme 1, élément 1, des études concernant l'inventaire du réseau au niveau de sa capacité, de sa structure et de sa sécurité.

M. Bellemare (Johnson): Le communiqué qu'a adressé... Voulez-vous me passer... Vous n'avez pas d'objection?

M. Bédard (Chicoutimi): Sur l'élément 1? Parce que sur le transport en commun...

Inventaires et recherches

M. Bellemare (Johnson): Inventaires et recherches. C'est parce que le ministre avait déclaré, si vous me permettez, le 17 de février, qu'un comité ad hoc serait fait pour planifier des inventaires et recherches. Il avait dit ceci, M. le Président, si vous me permettez de citer: ... il y a quelques jours seulement, le ministre des Transports, M. Raymond Mailloux, annonçait la création prochaine d'un comité de planification quant aux inventaires et aux recherches. Ma question est très simple. Est-ce que ce comité de recherches a été fait pour établir un livre blanc? Qui en a la responsabilité s'il y en a un?

M. Berthiaume: Est-ce que le député de Johnson pourrait préciser la citation? Parce que je pense que je sais ce dont il parle. D'accord, c'est parce que je ne pensais pas...

M. Bellemare (Johnson): Il est question d'un livre blanc, vrai ou faux? Il est question d'un livre blanc et il est question de former un comité pour inventaires et recherches en même temps. C'est pour cela que j'adresse ma question au ministre. Est-ce exact qu'il y a un livre blanc et un comité de formé pour étudier les inventaires et les recherches, et qui en a la responsabilité, qui sera appelé à participer à cette rédaction?

M. Mailloux: Le communiqué de presse dont parle l'honorable député de Johnson provient d'une décision gouvernementale de l'étude de tous les transports dans la région métropolitaine de Montréal. Cela fait suite à certaines observations que j'avais faites quant aux immobilisations annoncées dans le prolongement du métro à Montréal ou d'autres systèmes de transports intermodaux à mettre en place. Ce comité est formé de fonctionnaires. Le premier comité est formé essentiellement de fonctionnaires du ministère des Transports qui font l'inventaire de tous les transports intermodaux connus en activité ou qui pourraient être mis en place actuellement.

M. Bellemare (Johnson): Est-ce que M. Charland...

M. Mailloux: Oui, M. Charland en fait partie.

M. Bellemare (Johnson): Est-ce qu'il en est lui-même le président? Parce que l'annonce dit: M. Mailloux a répondu à un reporter de la Presse que M. Jacques L. Charland, sous-ministre adjoint aux Transports, avait été nommé en charge du comité de préparation du livre blanc. Il finissait en disant: Il a confirmé les intentions de son ministre. Nous reconnaissons que la situation actuelle est intolérable. Il va falloir que les personnes concernées par la question du transport acceptent de se rencontrer autour d'une même table et de voir à établir les mêmes objectifs. Si le comité est formé, M. Charland en est le...

M. Mailloux: Le comité n'a été formé que la

semaine dernière, je pense, lors d'une réunion interministérielle à laquelle participait le comité de l'aménagement du territoire dont font partie les ministères des Affaires municipales, de l'Agriculture, pour la protection du territoire agricole, des Terres et Forêts, de l'Industrie et du Commerce et l'Office de planification du Québec. Notre première vue de la formation du comité rejoignait l'ensemble des groupements intéressés. On a mis cela de côté pour que le ministère des Transports fasse sa propre évaluation. Parallèlement à ce comité, les autres ministères, chacun dans l'activité qui lui est propre, que ce soient Affaires municipales et les ministères que j'ai nommés tantôt, feront également leurs propres recommandations.

Il ressort que, quand le ministère des Transports parle d'aller vers un service de transport à mettre en place ou à améliorer, ça suppose que l'urbanisation peut peut-être prendre de l'ampleur, ça suppose même que des services publics seront en place ou seront organisés, ça suppose qu'un système de transport qui est mis en place peut diriger la construction vers des terres agricoles à protéger.

M. Bellemare (Johnson): Si le ministre me permet, il m'a nommé tout à l'heure les membres qui en font partie...

M. Mailloux: Les officiers du ministère seulement.

M. Bellemare (Johnson): Maintenant les autres ministères qui... est-ce que...

M. Mailloux: Dans un premier temps, c'est un comité formé essentiellement d'officiers du ministère.

M. Bellemare (Johnson): Oui, mais vous m'avez dit tout à l'heure qu'il y avait des gens du ministère des Terres et Forêts qui avaient été...

M. Mailloux: Parallèlement.

M. Bellemare (Johnson): Est-ce qu'il y a des gens de l'extérieur qui en font partie?

M. Mailloux: J'y viens. J'ai dit que, parallèlement, il y avait les autres ministères qui faisaient leur propre évaluation des intérêts qu'ils ont à défendre, que ce soit dans le secteur agricole, dans le secteur de l'urbanisation, de la protection de l'environnement, des affaires municipales ou autre, de la taxation, tout ce que vous voudrez. Ceux-là font leurs propres études. Mais, à un moment donné, les ministères, de même que le ministère des Transports, vont devoir se rencontrer pour tâcher de coordonner les volontés gouvernementales. Durant les discussions que les officiers du ministère des Transports auront, il faudra forcément qu'ils fassent appel aux commissions de transport que vous connaissez dans la région de Montréal, Laval, etc...

M. Bellemare (Johnson): Hull.

M. Mailloux: Non, pas Hull, on parle de la région métropolitaine de Montréal.

M. Bellemare (Johnson): La région métropolitaine de Montréal.

M. Mailloux: Il sera probablement nécessaire de consulter les transporteurs, les compagnies de transport par autobus, la compagnie de chemin de fer Canadien National qui a quand même certaines voies ferrées en site propre, le Canadien Pacifique, mais qui viendront à la demande du comité démontrer, chiffres à l'appui, quels sont les services qu'ils peuvent offrir, services actuels ou services à améliorer. Je pense que le ministère des Transports devra dire de quelle façon il participerait à des services à mettre en place pour desservir les collectivités, que ce soient les collectivités de l'Est de Montréal, dans le bout de Repentigny ou dans le bout de Châteauguay, au nord de Montréal, pour la desserte de Mirabel ou ailleurs.

Une Voix: Brossard.

M. Mailloux: Brossard, je pense que mon collègue...

M. Bellemare (Johnson): Petite ville.

M. Mailloux: C'est dire en quelques mots de quelle manière fonctionnera le comité et le laps de temps qu'on s'était donné pour tâcher de dire publiquement, suite aux premières observations que j'avais faite il y a quelques jours, qu'on espérait qu'après huit semaines, on aurait probablement terminé l'analyse de toutes les études, que ce soit le BAREM et toutes les études qui ont suivi, et qu'on pourrait faire l'analyse et dire dans quelle optique on pense que devrait se diriger la desserte du transport en commun dans le Montréal métropolitain.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant le rapport BAREM, selon la revue Développement Québec publiée par l'OPDQ, en août 1975, le rapport du groupe dirigé par M. Douglas Fullerton devait être remis au gouvernement à l'automne 1975. Est-ce que le gouvernement a reçu ce rapport?

M. Mailloux: Oui.

M. Bédard (Chicoutimi): Quand l'a-t-il reçu?

M. Mailloux: Le gouvernement a reçu le rapport préliminaire en janvier, je pense. A présent...

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que le gouvernement a l'intention de le déposer pour qu'on puisse en prendre connaissance?

M. Mailloux: Je ne voudrais pas affirmer ça dans l'immédiat, parce qu'il ressort qu'avant que le rapport du groupe Fullerton soit accepté par le ministère, il faut quand même que le gouvernement dise s'il est d'accord avec toutes les recommandations faites par M. Fullerton et compagnie.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que le ministre ne...

M. Berthiaume: Un instant, s'il vous plaît!

M. Mailloux: C'est une des études qui est en cause et qui sera étudiée par le comité du ministère des Transports et le comité interministériel; le rendre public avant qu'on ait décidé si on est d'accord avec les recommandations du comité Fullerton — et il y a des études supplémentaires qui ont été demandées également au groupe Fullerton — je ne pense pas qu'on puisse le rendre public avant que le gouvernement n'ait fait son lit.

M. Bédard (Chicoutimi): On a à discuter souvent de transport en commun, le ministre le sait comme tous les membres de la commission, et c'est un problème de première importance. Dans un problème comme celui-ci, comme cela a été le cas, par exemple, quand on parle de réforme municipale, d'urbanisation et qu'on fait faire des rapports le plus élaborés possible, est-ce que le ministre ne croit pas qu'il y a avantage à déposer ces rapports, de manière que non seulement le gouvernement, mais l'Opposition et tous les groupes concernés puissent en prendre connaissance? Il me semble que cela n'engage pas le gouvernement, cela n'empêche pas le temps de réflexion que doit se donner le gouvernement avant d'aller dans un sens plutôt que dans l'autre face aux recommandations. Mais ceci aurait comme avantage, il me semble, de fournir une information valable non seulement pour le gouvernement et l'Opposition, mais également tous ceux que concerne ce problème d'avenir.

M. Berthiaume: M. le Président, les travaux du BAREM — qui était en fait dirigé par M. Douglas Fullerton — ont été, à toutes fins pratiques, rendus publics par M. Fullerton lui-même. Il a diffusé une large consultation. Je pense que...

M. Mailloux: Il n'a pas attendu d'avoir le feu vert.

M. Berthiaume: Dans le rapport lui-même...

M. Bédard (Chicoutimi): A ce moment-là, est-ce que ce ne serait pas une raison de plus pour...

M. Berthiaume: ... si vous me permettez de terminer, je pense qu'il n'y a pas d'objection de principe à ce qu'éventuellement le rapport final, qui intègre toutes les informations qui, à toutes fins pratiques, sont connues du public, soit déposé. Je n'ai pas tellement d'objection à cela.

Sauf que je suis certain d'une chose. Le jour où on le ferait, le public, peut-être par la voie de l'Opposition ou par ailleurs, va vouloir connaître la position gouvernementale vis-à-vis de ces propositions, comme la priorité et tout le reste.

Comme l'a indiqué le ministre des Transports tantôt, le comité ministériel permanent de l'aménagement du territoire est à étudier les proposi-

tions du BAREM par rapport à l'ensemble des priorités des Affaires municipales au point de vue de l'aménagement du territoire, au point de vue de la taxation, par rapport au ministère du Tourisme également, par rapport à la protection des zones agricoles et de toutes ces choses.

Je crois qu'il serait plus utile de rendre ces observations publiques; alors que le comité ministériel en question sera en mesure de prendre position, de façon qu'on puisse répondre aux questions du public quant à ces positions, de même qu'aux questions de l'Opposition, sûrement. Je suis certain que le député de Chicoutimi, étant donné son intérêt dans ces questions, serait l'un des premiers à se lever en Chambre et à dire: Mais qu'est-ce que le gouvernement pense de cela? C'est tout à fait normal.

A ce moment-là, on dit: D'accord, au mois de mai, au mois de juin, on pourra...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est évident, mais je ne serais pas scandalisé si le gouvernement... Disons que le rapport serait déposé et c'est évident que je serais le premier à me lever pour demander quelles sont les attitudes ou les orientations du gouvernement face à certaines recommandations du rapport. Mais je peux vous dire d'avance que je ne serais pas scandalisé que le gouvernement me dise: Ecoutez, nous aussi, nous sommes en train de l'étudier, nos positions ne sont pas définitives, mais le rapport, au moins, est porté à la connaissance de l'ensemble du public, de l'ensemble de ceux qui sont intéressés par ce problème, de la même manière que cela se fait avec le rapport Castonguay à l'heure actuelle.

Il vient d'être déposé, le gouvernement n'a pas pris position sur l'ensemble du rapport. A quelques reprises, j'ai posé des questions sur des orientations précises que propose le rapport Castonguay et je tiens à vous dire que je ne suis pas scandalisé que le gouvernement me dise: Sur certains points, on n'a pas pris position encore, mais, au moins, je pense que le fait de l'avoir déposé permet une réflexion collective sur un problème qui est collectif et de toute première importance.

M. Berthiaume: Je suis complètement d'accord avec le député de Chicoutimi et j'essaie d'être le plus franc possible avec lui. A tout événement, en pratique, dans le concret, je pourrais dire au député de Chicoutimi: Oui, on va le rendre public. Si le député de Chicoutimi veut attendre un mois encore, cela me permettrait de dire qu'on va le rendre public incessamment. Je pense que la position gouvernementale ne tardera pas énormément à venir.

Dans une assez brève échéance, ces informations seront donc connues de tout le monde. En pratique, je pense qu'il n'y a pas de problème.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, M. le ministre.

M. Mailloux: Est-ce que je pourrais dire au député de Chicoutimi que je pense que je rejoins un peu les vues de mon collègue, le député de La-

prairie? Mais, M. Fullerton, je pense qu'il a déjà passablement éclairé, peut-être trop... Parce qu'il ressort que l'étude qui avait été commandée mène vers des options assez définitives. Cela rejoint principalement les préoccupations du transport, la fonction des transports. Le gouvernement a plus de préoccupations que cela. Mon collègue en a fait un peu l'éventail tantôt. Il est moins que certain que le gouvernement accepte, dans son entier, le rapport Fullerton. Cela ne cadre pas avec les vues de tous mes collègues du gouvernement et les autres ministères impliqués.

Ce qui est un peu curieux, c'est qu'à chaque fois qu'apparaît un rapport aussi formel que le rapport Fullerton sur des choix définitifs, cela semble, a priori, une volonté gouvernementale qui n'est pas prise actuellement, d'aucune façon. Dans les meilleurs délais, aussitôt qu'on pourra éclairer les parties d'Opposition, on le fera, parce que c'est un rapport payé par des deniers publics et je suis loin de le nier.

M. Bédard (Chicoutimi): Il me semble...

M. Mailloux: Mais on connaît quand même, nous autres, actuellement, les vues de l'Opposition. Je pense que votre collègue de l'est de Montréal a fait connaître passablement les points de vue de l'Opposition, malgré que, à un moment donné, je convienne que, dans la région de Montréal, tout le monde voudrait avoir des Cadillac. Il ne serait pas possible de mettre des Cadillac partout.

A présent, je n'ai pas de pouvoir de veto, comme ministre des Transports, sur l'implantation des services de transport organisé, malgré la loi 23, mais il ressort que la ville de Montréal et la Communauté urbaine de Montréal pourraient quand même avoir l'autorisation de mon collègue des Affaires municipales pour ces emprunts. Je pense bien que cela donne certaines possibilités au gouvernement, s'il n'est pas d'accord sur certains investissements à des coûts inacceptables, pour qu'il puisse dire: On ne contribuera pas à de tels financements d'infrastructure.

M. Bédard (Chicoutimi): Des paroles du ministre, peut-on conclure que le rapport sera publié et sera intégralement porté à la connaissance, tant de l'Opposition que du public, que le gouvernement soit d'accord ou non sur le rapport...

M. Mailloux: Aussitôt que...

M. Bédard (Chicoutimi):... dans des délais assez...?

M. Mailloux: Je pense que je n'ai jamais eu pour habitude de retarder ou de cacher un rapport. Il y en a même un...

M. Bédard (Chicoutimi): Je sais que ce n'est pas l'habitude du ministre.

M. Mailloux: ... aujourd'hui, qui a été fait, je

pense, par la ville de Montréal, sur des pistes cyclistes de Montréal. Cela doit être un rapport qui mériterait d'être discuté par tous ceux qui sont intéressés dans cette matière. J'ai dit, ce soir, que je n'avais aucune objection, même si ce n'était pas notre position, mais que c'était une position avancée par la ville de Montréal, à ce qu'on le rende public et qu'on en fasse un inventaire complet.

M. Bédard (Chicoutimi): D'ailleurs, je fais cette demande dans l'intérêt public et, je pense bien, aussi au nom de l'Opposition, parce que ce n'est pas dans le but de s'en servir pour mettre le gouvernement dans l'embarras ou quoi que ce soit. C'est tout simplement que ce sont des études approfondies qui ont été payées par les contribuables. Je pense que l'Opposition n'a que les moyens qu'elle a en main. Elle n'a quand même pas le moyen de se payer des rapports de cette envergure. Il est profitable à l'ensemble de la collectivité, sur un problème comme cela, que tous les éléments qui sont à la connaissance du gouvernement soient également à la connaissance de l'Opposition.

Le Président (M. Gratton): Le député de Johnson.

M. Bellemare (Johnson): Sur le rapport Fullerton, c'est sûr et certain que tout le monde a pensé que le zèle intempestif avec lequel on avait annoncé, avec un grand fracas, ces politiques du gouvernement, n'était pas officiellement reconnu en haut lieu, parce que, dans ce rapport, il y a deux articles, particulièrement, sur lesquels je connais l'opinion du ministre et où c'est diamétralement opposé à son orientation. Mais il y a aussi, puisqu'on parlait d'un livre blanc, tout à l'heure, et d'un comité ad hoc pour étudier le transport en commun et le transport des personnes sur l'inventaire et les recherches que préside le sous-ministre, M. Charland, je voudrais savoir si cela comprend bien, d'après le rapport qui nous a été remis, le rapport annuel 1974/75, quand il détermine le transport des personnes et qu'il spécifie "transport en commun, transport scolaire et transport par taxi"... Est-ce que ce point de vue va être aussi étudié dans le rapport qui est demandé dans le moment sur le livre blanc?

M. Berthiaume: En ce qui concerne les travaux du comité ad hoc ou du comité en question, cela englobe plus que cela. En fait, ce qu'on tente de faire dans la région métropolitaine de Montréal, c'est de faire un arbitrage entre tous les systèmes de transport.

Quand je dis tous les systèmes de transport, on parle non seulement du transport normal, transport urbain, transport collectif, je m'excuse, je cherchais le terme, mais également l'arbitrage entre transport collectif et voirie. On connaît, on a fait allusion tantôt...

M. Bellemare (Johnson): Vous avez dit que cela va plus loin que les personnes...

M. Berthiaume: Cela ne va pas plus loin que les personnes, je voulais dire que cela va plus loin que le transport collectif, parce que le député de Johnson a mentionné autobus, taxis, et autobus scolaires. Cela va plus loin que cela, et cela touche les routes elles-mêmes. Autrement dit, il y a un arbitrage à faire en ce qui concerne toutes les fonctions du ministère des Transports finalement et toute l'activité du ministère des Transports dans la région métropolitaine.

M. Bellemare (Johnson): ...par taxis ou bien par autobus scolaires...

M. Berthiaume: Par train, par métro...

M. Bellemare (Johnson): Par le métro, cela affecte véritablement le comité Charland.

M. Berthiaume: Oui, c'est cela.

M. Bellemare (Johnson): C'est cela que je comprends. C'est qu'il va y avoir une opinion du comité Charland qui va nous dire exactement où cela se situe demain. Si c'est moi qui l'ai baptisé, tant mieux. Si cela s'appelle le comité Charland aujourd'hui, on va vous élever un monument, vous.

M. Mailloux: C'est d'ailleurs le spécialiste, par excellence.

M. Bellemare (Johnson): Je m'en suis aperçu l'an passé. J'ai vérifié ce que vous avez dit l'an passé, et c'est quasiment aussi...

M. Mailloux: Je n'ai pas rendu honneur à celui-là tantôt.

M. Bellemare (Johnson): C'est la même réponse qu'il nous a donnée tantôt.

Le Président (M. Gratton): Élément 1, adopté? Élément 1, adopté. Élément 2: Transport des personnes.

M. Bédard (Chicoutimi): En ce qui a trait au transport des personnes, le ministre se rappellera sans doute qu'au mois de novembre, nous avions présenté à l'Assemblée nationale une motion de blâme concernant l'absence de politique globale dans le secteur du transport en commun. Je n'ai pas l'intention de reprendre ce débat et de...

M. Berthiaume: Si le député de Chicoutimi me permet de l'interrompre...

M. Bédard (Chicoutimi): Oui.

M. Berthiaume: J'étais particulièrement malheureux de la motion du député de Chicoutimi, parce qu'on savait qu'en moins de quelques semaines, on présenterait notre politique. C'est ce qui est arrivé, d'ailleurs.

M. Bédard (Chicoutimi): Vous n'aviez pas à être malheureux. Cela veut dire que j'avais raison.

M. Berthiaume: Pas nécessairement.

M. Bédard (Chicoutimi): Si vous avez senti le besoin d'en...

M. Berthiaume: On savait qu'il y avait un problème.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui. J'avais raison de dénoncer la situation. D'ailleurs, la politique...

M. Berthiaume: Cela, en toute amitié.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, en toute amitié, mais je dois vous dire que si...

M. Berthiaume: Il devait le savoir, à part cela.

M. Bédard (Chicoutimi): Le problème était tellement aigu qu'il fallait définitivement qu'il se fasse quelque chose, quoique si le gouvernement le considère comme une politique globale, ce qu'il nous a présenté quelques semaines après la motion de blâme, à savoir les éléments de la politique d'aide au transport urbain au Québec, on ne peut pas dire, à proprement parler que c'est une politique globale de transport en commun. Je pense que c'est une politique d'aide au transport.

M. Berthiaume: Je ne pense pas que nous ayons eu cette prétention. D'ailleurs, ce que le député de Chicoutimi a entre les mains, s'il lit la page couverture, c'est bien écrit "Éléments de politique".

M. Bédard (Chicoutimi): Oui.

M. Berthiaume: Alors, on ne prétend pas avoir réglé tous les problèmes avec cela. On a fait un progrès énorme, mais ce n'est pas fini. On continue de repenser à la question. C'est sûr qu'on voudra la développer dans les années à venir. Il n'y a pas de doute là-dessus. Globale, ce serait prétentieux.

M. Bédard (Chicoutimi): Le gouvernement doit être plus orgueilleux que cela. Il n'a pas la prétention d'avoir présenté une politique globale des transports. Je ne sais pas, dans l'angle, en tout cas...

M. Berthiaume: Je ne connais personne dans le monde, d'ailleurs, qui l'a...

M. Bédard (Chicoutimi): Je ne veux pas revenir sur l'ensemble des problèmes qui se situaient, à ce moment, lorsqu'on a présenté cette motion et qui existent encore à l'heure actuelle, parce que ce que vous avez présenté, vous en avez pleinement conscience, n'a pas réglé les problèmes de transport en commun pour l'avenir, et même je

parle d'avenir rapproché. Si vous allez dans Gatineau, vous allez avoir des problèmes de transport en commun, vous allez avoir des problèmes de déficit. Si vous venez dans le Saguenay-Lac-Saint-Jean, à l'heure actuelle, je vous jure que la situation est loin d'être réglée. D'ailleurs, j'y reviendrai un peu plus tard, concernant le Saguenay-Lac-Saint-Jean, je crois que le ministre et le premier ministre, de même que les principaux fonctionnaires ont reçu des télégrammes des employés de transport régional qui, en fait, déplorent l'urgence de la situation qu'il y a dans l'ensemble de la région. La solution n'est vraiment pas encore trouvée ou, si elle a été trouvée, elle n'est pas mise au point.

Mais, dans la discussion générale que nous avons eue lors de cette motion, nous parlions d'une politique globale qui pouvait se penser à partir, au moins, d'une véritable étude sur les possibilités d'intégration des différents modes de transport — vous vous en rappelez sans doute — à savoir le transport interurbain, le transport nolisé ou à charte-partie, le transport scolaire et le transport urbain, en commun.

M. Berthiaume: Je prends un peu l'inverse. Pour vraiment comprendre ce que poursuit le député de Chicoutimi, comme il s'en est sûrement rendu compte, je ne partageais pas son opinion à ce moment. Peut-être ai-je mal compris les objectifs qu'il poursuivait?

Le député de Chicoutimi parle de l'intégration du transport collectif urbain et de l'intégration du rapport interurbain. Ce qu'il poursuit, en proposant une telle chose, n'est-ce pas plutôt une intégration indermodale, une intégration de profit, c'est-à-dire un transport déficitaire par rapport à un transport profitable, de façon à faire profiter l'un et l'autre? Si j'ai compris son argumentation à cette époque, il semble que c'était cela...

M. Bédard (Chicoutimi): L'argumentation était la suivante...

M. Berthiaume: ... plutôt que le caractère intermodal comme tel.

M. Bédard (Chicoutimi): La situation, à l'heure actuelle, est la suivante: Ce qu'on peut appeler les "lignes payantes", à savoir le transport nolisé ou à charte-partie et le transport interurbain, elles sont entre les mains de l'entreprise privée, alors que les autres modes de transport, à savoir le transport scolaire et le transport en commun, urbain, qui sont des "lignes" régulièrement déficitaires, sont plutôt entre les mains des municipalités qui ont à assumer les déficits et, par voie de conséquence, à imposer les citoyens pour combler ces déficits.

Ce que nous soumettions était que, si on veut penser à l'élaboration d'une véritable politique globale de transport en commun, il fallait le faire à partir d'une étude. Cela ne veut pas dire que c'est cela qui va arriver au bout de la ligne, mais une étude approfondie des possibilités qu'il y a d'intégration de ces différents modes de transport.

J'admets qu'il y avait l'aspect proprement pécuniaire qui entrait en ligne de compte. Ce n'est pas normal, en fait, que toutes les "lignes payantes" soient... Je n'ai rien contre l'entreprise privée, mais il n'est pas normal que la situation fasse que les "lignes payantes" soient entre les mains de l'entreprise privée et les "lignes non payantes" entre les mains des municipalités. Au bout de la ligne, encore une fois, ce sont les citoyens qui paient et, à ce moment, il devait y avoir une étude de fond qui devait être faite dans le sens d'une intégration ou d'un meilleur partage de ces différentes lignes et ce, à l'avantage des citoyens, ce qui veut dire que, même s'il y avait...

À l'heure actuelle, le ministre a déjà procédé à une intégration du transport scolaire et du transport en commun dans beaucoup d'endroits. En fait, maintes et maintes expériences, au moins une quarantaine d'expériences ne se sont pas soldées, je crois, par des échecs et je crois qu'il y a la nécessité, à partir du moment où on parle de politique globale, d'analyser cette possibilité d'intégration de ces différents modes de transport.

Cela ne veut pas nécessairement dire que vous enlevez l'entreprise privée du portrait. Cette dernière peut y trouver sa place, mais tous ces éléments trouveront une solution ou encore un gouvernement peut préparer une politique à partir du moment où il a vraiment une vue d'ensemble de la situation. Je sais que, dans le temps — je ne sais pas si c'est encore le cas — on m'avait dit qu'il n'y avait même pas d'étude, dans ce sens, qui avait été demandée par le gouvernement. Est-ce encore le cas aujourd'hui?

M. Mailloux: M. le Président, si vous me le permettez, je vais, pour une fois, être peut-être en complet désaccord avec ce que vient d'avancer le député de Chicoutimi, quand on regarde la façon dont le député de Chicoutimi présente le problème, avec toutes les études qu'on devrait mettre en place et intégrer, autant que faire se peut, les transports lucratifs avec des transports déficitaires. Actuellement, on dit: Les transports déficitaires sont à la charge des collectivités, que ce soient des associations de municipalités, de transport en commun, de service public qui n'appartiennent pas à des compagnies privées, par rapport disons Le Voyageur, qui va chercher des gros profits. Je suis en complète divergence d'opinion et je vais vous donner un exemple frappant. Je pense que c'est là une entreprise privée qu'on a blâmée verbalement de spolier le public dans ses droits et de cacher des profits et qui en fait, a fait des profits importants dans les années précédentes. Depuis quelque temps, elle est devenue une entreprise d'Etat. On va voir le peu de résultat qu'on a, à l'instant où on tombe avec une entreprise publique, à caractère public, et, pour chercher les failles du système, il va peut-être aller très loin.

M. Bédard (Chicoutimi): L'exemple auquel se réfère le ministre, c'est dans le domaine du transport dont on parle.

M. Mailloux: Maritime.

M. Bédard (Chicoutimi): Le transport maritime, c'est ce que je pensais.

M. Mailloux: Maritime, mais, quand même, je vais donner un exemple, évidemment, d'une chose qui était tellement lucrative avant. Je me rappelle que des collectivités complètes de l'Est du Québec disaient: Scandale public qu'on laisse des compagnies privées donner un service public dans de telles conditions et avec de semblables profits. Ce sont là des faits bien connus, quand on connaîtra le nom de la compagnie. Pour revenir au geste qu'on a posé l'an passé, c'est indiscutable, j'avais dit depuis mon avènement comme ministre des Transports que j'étais complètement dégoûté de la façon que les compagnies qui desservent le transport en commun dans les municipalités avaient à parader tous les ans devant le gouvernement pour venir faire la courbette. Je pense qu'on les a sorties de cela, en disant: Voici les règles du jeu, vous n'aurez pas en fin d'année à nous prouver ceci et cela, on vous donne des règles à suivre. Va-t-on payer jusqu'à concurrence de tant pour une collectivité qui veut être desservie? Non. Vous savez jusqu'où on se rendra dans le paiement de la note, vous aurez à aller chercher dans la collectivité à desservir la différence. Cela, c'est complètement à l'inverse, forcément, de ce que propose le député de Chicoutimi qui dit: Qu'on donne à cette entreprise qui va être déficitaire des revenus et cela va combler un peu les déficits. Je vous donne l'exemple, si vous voulez, de la traverse Matane-Godbout, c'est peut-être dans le secteur maritime.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, remarquez que je pense — peut-être que je ne l'ai pas été, mais — avoir été plus nuancé que cela. Je ne l'avance pas comme étant la solution miracle, mais je me dis que l'élaboration d'une politique globale doit partir d'une étude en profondeur de la situation telle qu'on la discutait tout à l'heure.

M. Mailloux: J'accepte certains arguments, j'accepte évidemment qu'on pourrait aller plus en profondeur et qu'il faudra aller plus en profondeur, parce qu'on n'a pas dit que ce seraient des règles complètement non changeables; on pourra, au fur et à mesure, je pense, de l'évolution voir de quelle façon ces règles pourront être changées. Je pense que mon collègue, évidemment, est attaché à ce problème et il le fera dans l'avenir, mais, de toute façon, on a quand même voulu faire un pas en avant. Je pense que c'est un pas en avant. Toutes les commissions de transport nous ont félicités de savoir, en faisant leur budget, ce qu'elles devraient aller chercher dans la collectivité et ce qu'elles devraient attendre du gouvernement. Je pense qu'avec le ministère des Transports, à compter du 31 mars, on va tâcher que les subventions ne retardent pas. Quand ce sera le temps de verser ce qu'on doit, on va le faire. Je veux donner comme exemple suivant celui de la nationalisation

des services de traversier Matane-Godbout, qui a été une des entreprises les plus critiquées dans la province, comme allant chercher des profits prohibitifs, augmentant sans cesse les tarifs. On a fini par dire: bien oui, c'est intenable, on va mettre cela en compagnie d'Etat; nous allons voir nous mêmes de quelle façon cela peut s'administrer. Je recevais une lettre du président de la société d'Etat le 3 février 1976, après quelques mois d'exploitation où le gouvernement, conjointement, a administré l'affaire tant qu'on n'a pas été propriétaire de tous les actifs. Je vous donne simplement une note qui m'était envoyée à ce moment:

Traverse Matane-Godbout-Baie-Comeau, proposition de révision de tarifs.

Attendu que la mise en service du traversier Camil-Marcoux, depuis maintenant un an, a eu de nombreuses répercussions, notamment sur la qualité, la fréquence, la fiabilité et les coûts de traverse... D'une part, le nombre des passagers a augmenté de 31%.

Si on avait cela dans le transport en commun, 31%, demain matin, cela fait des profits. A augmenté de 31% avec la venue du nouveau navire, pendant que les autos augmentaient de 34% et les camions de 17%; vous imaginez comment cela donnait de plus. D'autre part, les dépenses augmentaient de 95% avec les dépenses connues, avec les compagnies privées, soit \$1 753 000. Attendu qu'un profit d'exploitation de \$521 000 avant dépréciation et impôt et incluant une subvention de \$60 734 pour l'année 1974 a été transformé en déficit de \$680 000, incluant une subvention de \$655 000 en 1975. Les tarifs ont déjà été plus élevés qu'ils le sont maintenant au temps du navire Père-Nouvel; on exigeait \$1.20 le pied de longueur pour les semi-remorques alors que maintenant on ne demande que \$1. Malgré qu'on ait bloqué les tarifs, il demeure que, devant une augmentation aussi forte de véhicules, de camions, de personnes, on aurait dû aller chercher les profits pour lesquels on a blâmé la société avant. On se retrouve devant un déficit colossal. Qu'est-ce que cela veut dire? J'admets immédiatement, comme navigateur, qu'arriver avec un très gros navire, avant que tout soit rodé, ce n'est pas facile, il y a des petits accidents. Ce ne sont pas les petits navires qu'on a connus avant, cela apporte des problèmes particuliers, mais cela n'apporte pas les problèmes qu'aurait dû apporter l'augmentation qu'on trouve là-dedans.

Je suis rendu qu'avec ma philosophie, nationaliser, on va donner de meilleurs services... La note à payer est telle que cela décourage la meilleure intention possible. Les services privés de transport par autobus interurbain, quand on les ajoutera au transport en commun des municipalités, j'ai presque l'assurance, avec l'expérience que j'ai vécue depuis deux ans, qu'on en fera des services déficitaires dans tout le Québec. C'est ma conviction profonde.

M. Bellemare (Johnson): M. le Président, seulement un mot.

Le Président (M. Gratton): L'honorable député de Johnson.

M. Bellemare (Johnson): On vient de vivre au Cap-de-la-Madeleine, à Trois-Rivières, à Shawinigan et à Grand-mère une séparation de la compagnie Saint-Maurice Transport. On a donné au transporteur au Cap-de-la-Madeleine. Le service faire le contrat au Cap-de-la-Madeleine. Le service a augmenté de 28% et le dernier rapport, c'est que le transporteur a fait plus d'argent dans les six derniers mois qu'en avait fait la compagnie de Saint-Maurice. Cela, c'est une preuve qui est actuelle.

M. Bédard (Chicoutimi): Je tiens à faire une remarque, suite à l'exemple qu'apporte le ministre, il conclut que l'idée de nationaliser, il commence à en être moins emballé.

M. Mailloux: Je commence à me poser des questions.

M. Bédard (Chicoutimi): Je suis content d'une chose, c'est d'avoir bien précisé tout à l'heure que je n'avais rien contre l'entreprise privée et que, même si je parlais d'intégration des transports, dans mon esprit, cela ne voulait pas nécessairement dire que vous mettez l'entreprise privée de côté. Je l'ai bien dit avant. Et je voudrais bien que ce soit très clair. Quand on parle de politique globale, je pense que c'est normal d'étudier en profondeur tous les aspects pour arriver à ce qu'on appelle une politique globale. Dans mon esprit, quelle qu'elle soit, cela ne veut pas dire a priori qu'on enlève l'entreprise privée. Loin de là, elle peut y trouver sa place, mais c'est tout simplement en analysant tous les éléments de la situation qu'on peut peut-être trouver la meilleure place pour l'entreprise privée comme la meilleure place où peut oeuvrer le plus efficacement l'entreprise publique aussi.

Le Président (M. Gratton): Messieurs, il est 22 heures. Est-ce que la commission désire ajourner maintenant ses travaux?

M. Mailloux: Est-ce que, demain matin, ce serait votre collègue?

M. Bédard (Chicoutimi): Normalement, demain matin, je serais remplacé par le député de Maisonneuve. Il est entendu qu'il abordera des sujets, comme le ministre des Transports n'y sera pas, peut-être certains sujets sur lesquels...

M. Mailloux: A moins que je n'aie eu un appel d'urgence de Charlevoix, je devrais être ici.

M. Bédard (Chicoutimi): ...s'est penché le ministre d'Etat aux Transports, à savoir, par exemple...

M. Berthiaume: Je suis un peu malheureux. Je ne suis pas membre de la commission et je ne sais

pas par quelle circonstance je ne suis pas membre de la commission, mais je ne le suis pas...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est assez surprenant.

M. Berthiaume: Oui, j'ai trouvé cela surprenant moi aussi, mais, de toute façon...

M. Bellemare (Johnson): C'est un peu comme Claude Rouleau.

M. Berthiaume: Peut-être. Mon autre chapeau m'amène à Ottawa demain. J'ai une conférence fédérale-provinciale des ministres des Finances. Alors, je ne serai pas ici moi-même, mais il me plairait, si les membres de la commission... si c'est possible, en accord avec le ministre et les autres, si on parlait de sujet auxquels je ne suis pas aussi intimement impliqués que ceux dont on... Ah!

M. Mailloux: Il n'y a pas d'objection sur le problème des casques dont veut parler le député de Lafontaine.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est-à-dire les casques de sécurité; il y avait aussi le problème du taxi. Maintenant...

M. Mailloux: Pour le problème du taxi, il faudra forcément attendre que mon collègue soit là.

M. Bédard (Chicoutimi): Je pense que même le ministre d'Etat doit y être, il s'en est mêlé d'une façon particulière.

M. Mailloux: C'est lui qui, effectivement, est le responsable.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que cela équivaudrait à dire que demain, le ministre et le ministre d'Etat n'étant pas là, on ne pourra pas étudier les crédits des Transports?

M. Mailloux: J'aurais forcément aimé que mon collègue soit ici au moment où on discutera du problème du taxi, c'est sa responsabilité; alors, je ne voudrais pas errer. Quant au problème des casques...

M. Bédard (Chicoutimi): Si je comprends bien, ni le ministre, ni le ministre d'Etat ne peuvent être là?

M. Mailloux: Moi, je suis ici demain.

M. Bédard (Chicoutimi): Ah! vous pouvez y être.

M. Mailloux: Oui, parce qu'il semble...

Le Président (M. Gratton): Je suggérerais que nous ajournions la séance sine die et que des pourparlers soient entrepris jusqu'après la période des questions.

M. Mailloux: On se reverra à 11 heures, si vous le permettez. nos travaux à mardi, dix heures? Est-ce que cela vous convient, mardi, dix heures?

M. Bellemare (Johnson): Si on arrive à la commission et qu'on n'a pas la réponse à laquelle on s'attend, on perd son temps. **M. Bellemare (Johnson):** J'ai une raison bien particulière, je serai absent mardi et mercredi.

M. Mailloux: Oui.

M. Bellemare (Johnson): Moi, j'irai siéger à une autre commission. C'est qu'on n'est pas nombreux dans mon parti, je suis obligé d'aller un peu partout. Ecoutez... **M. Bédard (Chicoutimi):** Je pense que le plus qu'on peut faire, c'est de se remettre entre les mains de l'Assemblée nationale qui va fixer, par le leader, une date ultérieure.

Le Président (M. Gratton): La commission ajourne ses travaux sine die.

M. Mailloux: Est-ce qu'on pourrait remettre (Fin de la séance à 22 h 2)

Compte rendu des délibérations des commissions

L'édition des délibérations des commissions de l'Assemblée nationale paraît environ (10) jours après chaque séance.

Elle comprend les interventions dans la langue où elles ont été faites devant la commission et, parfois, certains documents annexés.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires, généralement une heure après le discours. Des copies sont aussi disponibles au bureau du directeur pour les opinants.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leurs propres interventions et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme. Le même privilège est réservé aux opinants.

Pour plus de 25 exemplaires des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (74-A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session.

On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

L'abonnement au journal des Débats est de \$8 par année et l'index est disponible au coût de \$2. Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances et envoyés au service des documents parlementaires.

*Le directeur,
Benoît Massicotte,
Bureau 74-A,
Téléphone: 643-2890*