



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 (2)

Le 6 avril 1976 — No 17

Président: M. Jean-Noël Lavoie

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Table des matières

Systèmes de transports terrestres	
Transport des personnes.....	B-523
Le métro de Montréal.....	B-542
Protection des chauffeurs de taxis.....	B-543
Ententes de réciprocité.....	B-545
Information, contrôle et sécurité	
Renouvellement des plaques d'immatriculation.....	B-549
Points de démerite.....	B-552
Taxe sur les voitures usagées.....	B-552
Contrôle du transport	
Les balances du ministère.....	B-555
Contrôle des charges.....	B-556
Inspection des taxis.....	B-557
Sécurité routière	
L'Ecole des routiers.....	B-560
Gestion interne et entretien	
Routes entretenues par les municipalités.....	B-573

Participants

M. Fernand Houde, président
M. Michel Gratton, président suppléant

M. Marc-André Bédard
M. Paul Berthiaume
M. Maurice Bellemare
M. Raymond Mailloux
M. Marcel Bédard
M. Pierre Mercier
M. Denis Sylvain

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 mardi 6 avril 1976

(Dix heures trente-huit minutes)

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

La commission des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement continue l'étude des crédits 1976/77. Les membres de la commission, ce matin, sont les suivants: MM. Bédard (Chicoutimi); Bédard (Montmorency); Bellemare (Johnson); Berthiaume (Laprairie) remplace Bellemare (Rosemont); Brown (Brome-Missisquoi); Chagnon (Lévis); Faucher (Nicolet-Yamaska); Lesnard (Saguenay); Mailloux (Charlevoix); Mercier (Bellechasse); Saindon (Argenteuil); Samson (Rouyn-Noranda); Massé (Arthabaska) remplace Tremblay (Iberville); Verreault (Shefford). Le rapporteur de la commission est M. Mercier (Bellechasse).

Programme 1; Systèmes de transports terrestres; élément 2.

Systèmes de transports terrestres

Transport des personnes

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, concernant le transport en commun et en se référant aux éléments de la politique d'aide au transport urbain au Québec qui avait été déposée par le ministère des Transports au mois de décembre, dans un premier temps, la politique énonçait que les différents modes de transport doivent tendre à payer eux-mêmes les coûts qu'ils engendrent à la société, compte tenu, toutefois, comme facteur d'équilibre, d'une aide particulière apportée au transport collectif en milieux urbains.

Je voudrais savoir si la philosophie de base du ministère, quand on parle de transport urbain, est une philosophie de rentabilité ou encore, si la philosophie de base est que, tenant compte des problèmes qui se situent au niveau du transport en commun, il ne faut pas considérer de plus en plus ce problème comme en étant un qui se situe au niveau de service essentiel, au même titre que peuvent se situer la santé ou l'éducation, au point de vue de la philosophie de ce document.

Le deuxième élément sur lequel j'aimerais que le ministre d'Etat aux Transports nous entretienne, c'est que, lorsque nous avons ajourné... Je pense qu'il n'est pas nécessaire de revenir là-dessus, les problèmes de transport en commun se situent sur l'ensemble du Québec et ils ne sont pas situés parmi les moindres problèmes que le gouvernement a à résoudre et qui nécessitent l'élaboration d'une véritable politique globale des transports.

Dans les éléments de la politique d'aide du gouvernement du Québec, qui ont été déposés en décembre, on pouvait y lire ceci: "Au cours des dernières années, cinq commissions de transport ont été mises en place afin d'assurer le service de transport en commun dans les principales agglomérations urbaines du Québec, soit la Communauté urbaine de Montréal, la ville de Laval, la rive sud de Montréal, la Communauté urbaine de Québec".

D'ailleurs, on a eu l'occasion d'entendre en commission parlementaire, il n'y a pas tellement longtemps, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec. On a été hors de tout doute à même de constater, par la voix même de son président, M. Lemieux, je crois...

Une Voix: M. Mathieu.

M. Bédard (Chicoutimi): ...M. Mathieu, pardon, les problèmes aigus qu'elle a à résoudre pour en arriver à l'efficacité. Il y a également la Communauté régionale de l'Outaouais. Ces commissions, pour continuer le document, desservent aujourd'hui une population de près de trois millions d'habitants. Il existe aussi des besoins reconnus de transport en commun dans les agglomérations à moyenne densité de population, telles que celles du Haut-Saguenay, de la Mauricie, de la rive sud de Québec et de Sherbrooke.

Je voudrais poser au ministre des Transports une deuxième question et lui demander s'il pourrait nous faire une évaluation de la situation, là où sont établis à l'heure actuelle — je comprends que ce sera assez succinct comme résumé — les cinq commissions de transport et s'il pourrait également nous dire où on en est rendu dans l'éventualité d'établir des corporations intermunicipales de transport en commun pour les autres agglomérations que mentionne le document, où il y a de véritables problèmes. Il y en a qui sont plus familiers que d'autres. Par exemple, concernant le transport en commun dans les régions de Trois-Rivières et de Sherbrooke, on a eu l'occasion d'énoncer un peu la situation, lors d'une motion de blâme que nous avons faite en Chambre sur l'absence de politique du gouvernement en matière de transport en commun. Concernant la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, le ministre d'Etat sait très bien que les problèmes sont très aigus dans cette région. D'ailleurs, je ne veux porter à sa connaissance que des choses qu'il sait déjà.

Pas plus tard que la semaine passée, le ministre a reçu un télégramme des employés de Transport régional qui a été envoyé au premier ministre, au ministre des Transports, de même qu'au ministre d'Etat aux Transports. Le syndicat, très succinctement, y demandait à M. Bourasse de respecter les droits acquis des chauffeurs, comme professionnels dans le transport en commun, tel que promis par lui-même, par le ministre Gérald Harvey, par le ministre des transports, M. Raymond Mailloux, par le ministre d'Etat aux transports, M. Paul Berthiaume, de même que pas le sous-ministre, Jacques Charland.

Pour ajouter au tableau de la situation, j'in-

forme le ministre d'Etat aux Transports que, ce matin, dans le journal *Le Quotidien*, journal de la région que le ministre connaît bien, il y avait une nouvelle annonçant que le comité intermunicipal dénonçait l'entente qu'il y avait avec Transport régional. Dans un télégramme qu'il faisait parvenir à M. Bluteau, le comité intermunicipal faisait part qu'il mettait un terme au bail emphytéotique qui existait avec Transport régional. Si on suit les événements, M. Bluteau, de Transport régional n'a pas nié la possibilité que des poursuites de l'ordre de plusieurs millions de dollars soient intentées contre le comité intermunicipal ou même les personnes le formant. Je pense que, dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, le ministre d'Etat, pour y être, est bien au courant de la situation. Je suis convaincu qu'il est capable de nous dire clairement comment il voit la solution, par la même occasion, dans les autres régions que j'ai mentionnées tantôt, là où le gouvernement avait l'intention d'établir une corporation intermunicipale de transport urbain.

Le Président (M. Houde, Limoilou): Le ministre d'Etat.

M. Berthiaume: M. le Président, pour répondre d'abord à la préoccupation "philosophique", quand on parle de rentabilité du transport en commun ou de déficit, je pense qu'on fait erreur. Il faut regarder le problème du transport en commun d'une façon beaucoup plus globale. Je prends un exemple qui est peut-être bien connu de tous les parlementaires. Prenons ce qui entoure la cité parlementaire. Si les gens très éloignés de la cité parlementaire ne devaient pas être transportés par autobus, on peut imaginer assez facilement le réseau routier et les infrastructures en termes de stationnement qu'il faudrait construire pour desservir toute cette clientèle. C'est peut-être plus frappant encore quand on voit une grève du transport en commun à Montréal. Il est peut-être très difficile d'évaluer, de quantifier le problème quand il y a une grève du transport en commun à Montréal, quand on voit le nombre d'automobiles dans le centre-ville, l'engorgement de toutes les voies publiques; on se rend compte alors, assez facilement, qu'il en coûterait extrêmement cher de construire des routes pour accommoder tous ces véhicules.

Pour en faire une appréciation en termes de coût-bénéfice, c'est extrêmement difficile parce que les éléments sociaux qui entrent en ligne de compte ne sont pas quantifiables facilement ou peut-être pas quantifiables du tout. Si on regarde le réseau routier lui-même, pour faire une comparaison, on verra dans le rapport soumis par M. Castonguay récemment sur l'urbanisation des chiffres sur la rentabilité du réseau routier par rapport aux revenus qui sont associés, par la taxe sur la gazoline, etc., que le réseau routier lui-même n'est pas rentable, il est déficitaire dans un certain sens. Je pense que c'est dans ces termes qu'il faut voir également le transport en commun, surtout dans les centres urbains importants.

Le problème de la qualité de la vie se pose à un niveau fort différent quand on parle des régions à densité moyenne comme Trois-Rivières, Sherbrooke, le Saguenay ou d'autres. Je ne dis pas qu'il n'y a pas là un problème de transport en commun, mais cela n'a pas tout à fait le même impact sur le plan social que s'il n'y avait pas de transport en commun à Montréal ou à Québec ou dans l'Outaouais. Je pense que cela va de soi.

Autrement dit, lorsque le problème franchit un certain cap, non seulement prend-il une envergure plus grande, mais il acquiert d'autres qualités. Le problème a d'autres qualités, non pas des qualités dans le sens positif, mais d'autres défauts, si vous voulez. Qualités dans son sens très large. Autrement dit, il a une dimension...

M. Bédard (Chicoutimi): ...difficile à résoudre.

M. Berthiaume: C'est cela. Il y a une dimension toute nouvelle qui apparaît, dans l'exemple des agglomérations, qui a un impact social assez extraordinaire. Alors, quand on parle de transport en commun, je n'aime pas parler en termes de déficit. Je pense plutôt en termes d'investissement social.

Sur le plan philosophique, ce sont les réflexions que je pourrais faire. Je l'ai déjà dit, d'ailleurs, en d'autres occasions.

En ce qui concerne les éléments de la politique annoncée au mois de décembre, pour moi, les éléments principaux de cette politique sont les suivants: premièrement, le fait que les subventions sont statutaires, ce qui permet aux commissions de transport et aux autres organismes qui sont à créer de pouvoir faire une bonne planification. D'ailleurs, cela a été très bien reçu par toutes les commissions de transport dans tout le territoire québécois. Or, le caractère statutaire semble être l'élément le plus important, le plus dramatique par rapport à la situation antérieure.

Ce qu'il y a d'original dans la proposition, également, c'est le caractère incitatif de la politique. Autrement dit, on parle d'une subvention pouvant varier de 45% à 55% selon l'accroissement de l'achalandage, encore là, pour amener les organismes publics, qui sont associés aux problèmes du transport en commun, à encourager, d'une façon plus marquée, l'utilisation du transport en commun et leur permettre à eux aussi de faire les arbitrages sur le territoire que nous sommes appelés à faire, entre le parc de stationnement, comme je l'ai mentionné tantôt, le réseau routier, le transport en commun.

Autrement dit, il y a des gestes qu'une municipalité ou une communauté urbaine peut poser qui peut favoriser l'automobile plutôt que le transport en commun, soit par la création de parcs de stationnement et, inversement, lorsqu'à la Communauté urbaine de Québec, on a créé des voies réservées, on a augmenté l'achalandage, au moins sur ces circuits, du transport en commun, dégageant d'autant le centre-ville.

Alors, ce caractère incitatif, nous l'espérons, qui est tout à fait original, soit dit en passant, de la

politique amènera les organismes de transport à jouer le jeu avec nous, le jeu de l'arbitrage entre les divers modes de transport.

Troisièmement, dans les agglomérations où il n'existe pas de commission de transport, on favorise l'utilisation de l'entreprise privée, pour effectuer, pour exploiter...

M. Bédard (Chicoutimi): Si vous me le permettez, M. le ministre, avant de passer aux agglomérations où il n'y a pas de commission de transport, par exemple, dans un cas particulier, on parle de commission de transport concernant Montréal et qui fonctionne très bien, du point de vue de l'administration, même aussi du point de vue des affaires obtenues, tandis que, concernant la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, eh bien! Les difficultés sont beaucoup plus aiguës, du point de vue du fonctionnement, est-ce que cela se situe au niveau... Si je le dis, je vois la remarque du sous-ministre, selon laquelle une fonctionne aussi bien que l'autre, si je me permets de le dire, c'est que M. Mathieu lui-même reconnaissait en commission parlementaire que sûrement, peut-être pour le moment, cela fonctionnait mieux à Montréal qu'à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec. Il proposait un tas de réformes administratives, de manière à parvenir à une plus grande efficacité. Est-ce que, sur ce point?...

M. Berthiaume: Je ne suis pas certain. Si on parle strictement sur le plan de l'administration, je n'ai pas de critique à formuler vis-à-vis des commissions de transport. C'est sûr que certaines commissions de transport ont hérité des problèmes qui remontent très loin, qui remontent à l'acquisition des entreprises privées, qui existaient avant. Il peut arriver à cause de certaines consolidations que dans certaines commissions de transport — j'hésiterais d'en nommer, parce qu'indirectement je me trouverais à blâmer un administrateur fort compétent — le nombre d'employés soit peut-être disproportionné, par rapport à une norme qu'on pourrait établir. Ceci vient, non pas d'une mauvaise administration, mais de circonstances historiques. Si, d'autre part, on regarde le problème du transport en commun, en termes d'achalandage, on se rend compte qu'il y a des disparités d'une région à l'autre, mais cela est dû à la grandeur de l'agglomération. Il est assez bien connu dans le transport en commun que, dans des très grandes agglomérations relativement denses, comme Montréal par exemple, l'achalandage est plus fort que dans une région de taille plus faible, comme la région de Québec. Si on fait des comparaisons avec des villes correspondantes aux États-Unis ou ailleurs au Canada, on se rend compte du même phénomène. Je serais bien mal placé pour critiquer soit M. Mathieu ou son prédécesseur...

M. Bédard (Chicoutimi): Remarquez qu'il n'est pas de mon intention de critiquer M. Mathieu, il vient d'être On a même eu l'occasion de le féliciter...

M. Berthiaume: Oui, d'accord.

M. Bédard (Chicoutimi): ...pour l'intensité du travail qu'il fournissait, pour essayer d'en arriver à de l'efficacité. Il avait le réalisme de constater que la situation était susceptible de grandes améliorations...

M. Berthiaume: Oui.

M. Bédard (Chicoutimi): ...qu'il y avait un paquet de problèmes qui n'avaient pas été réglés dans le passé.

M. Berthiaume: Sans aucun doute, et la même chose est vraie à Montréal aussi. Je pense que tout le monde reconnaît qu'il y a une marge pour l'amélioration. Si on prend Montréal, toujours sans vouloir blâmer l'administration, c'est une question beaucoup plus globale que celle-là, si on compare l'achalandage d'une communauté comme la communauté montréalaise, par rapport à la communauté torontoise, on s'aperçoit que les Torontois ont été plus efficaces que nous dans ce domaine. Alors, il y a des leçons à prendre ailleurs. Je dois reconnaître avec le député de Chicoutimi qu'il existe des problèmes. Les gens concernés en sont conscients, mais c'est un problème global et ce n'est pas tellement un problème d'efficacité administrative, dans le cas de la CTCUM, par exemple. Je ne le crois pas, en tout cas. C'est un problème d'arbitrage global, un peu dans le contexte que j'ai mentionné tantôt, entre les diverses options.

M. Bédard (Chicoutimi): Puisqu'on parle de la Communauté urbaine de Québec, il y a un point sur lequel j'aimerais connaître la position du gouvernement. Le rapport Castonguay, je crois, proposait ou recommandait que la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec relève de la Communauté urbaine même, au même titre que l'aménagement du territoire, ou encore que d'autres responsabilités qui déjà appartiennent à la Communauté urbaine. Est-ce que le ministère des Transports s'est fait une opinion là-dessus?

M. Berthiaume: Le ministère des Transports a déjà...

M. Bédard (Chicoutimi): Cela relève plutôt du ministère des Affaires municipales.

M. Berthiaume: Les communautés urbaines ne relèvent pas de nous. Les commissions de transport, jusqu'à un certain point doivent relever de nous. Je ne serais pas disposé à me prononcer.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

M. Berthiaume: L'opinion que je pourrais vous donner serait une opinion vraiment sectorielle, une préoccupation de transport. Etant donné qu'il y a beaucoup d'autres préoccupations qu'on doit avoir comme gouvernement et que le

rapport Castonguay n'a pas encore été discuté au niveau du cabinet, j'hésiterais à prendre une position qui pourrait encarcanner le ministre des Affaires municipales ou quelqu'un d'autre. Évidemment, je serais disposé à le faire après qu'on en aura discuté.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord. Si on passe aux différentes agglomérations où il n'y a pas de commission de transport en commun...

M. Berthiaume: J'ai parlé, en ce qui concerne un élément important de la politique énoncée au mois de décembre, de la part de l'entreprise privée. Le ministre des Transports, la semaine dernière, a cité un cas, en parlant d'un traversier, pour montrer comment l'entreprise publique, par rapport à l'entreprise privée, a des contraintes telles que finalement l'entreprise publique coûte très cher. Je crois personnellement que l'entreprise privée est capable d'agir dans ce secteur pour autant qu'elle est suffisamment encadrée. Autrement dit, que la qualité du service — quand je parle de la qualité du service, j'entends la qualité des autobus, l'établissement des circuits, l'établissement des horaires — et que cette qualité soit déterminée par les pouvoirs publics, d'accord; ensuite, le fait que l'exploitation soit confiée à l'entreprise privée devrait nous donner une plus grande productivité.

M. Bédard (Chicoutimi): Vous remarquez qu'il y a des organismes publics qui réussissent bien aussi. Je crois que c'est la Société générale de financement qui vient de doubler ses profits.

M. Berthiaume: La Société des alcools aussi, c'est assez rentable.

M. Bédard (Chicoutimi): Je pense qu'on s'était entendu sur ce point. Même nous, lorsqu'on préconisait une politique globale où on étudierait à fond l'intégration des différents modes de transport, cela ne voulait pas dire qu'on enlevait l'entreprise privée.

M. Berthiaume: C'est ça. La transition, maintenant, entre la situation actuelle, soit dans le Saguenay ou ailleurs, et le nouveau système n'est sûrement pas sans difficulté. Il y a des difficultés à convaincre les gens que nous avons raison, parce que les gens concernés se sont, bien souvent, compromis dans une certaine direction et, d'une certaine façon, on leur dit: Arrêtez, reculez, prenez une autre direction. Sur le plan humain, ce n'est pas facile. Nous sommes...

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que c'est un peu le cas dans le Saguenay-Lac-Saint-Jean?

M. Berthiaume: Oui, c'est un peu le cas dans le Saguenay. C'est le cas un peu partout, mais à des degrés divers, sur le territoire. Le Saguenay est peut-être, en tout cas jusqu'à maintenant, le cas qui m'apparaît le plus difficile à cause de l'historique et il sera peut-être un peu plus long. Autrement dit, le Saguenay est un peu plus avancé

que la Mauricie, la rive sud de Québec, à Lévis, et encore plus avancé que Sherbrooke où, en fait, on n'est pas tout à fait rendu au problème, mais on va l'avoir bientôt, on s'en vient.

Une chose importante, lorsque cela a été soulevé par le député de Chicoutimi, dans le cas particulier du Saguenay, et la même politique devrait s'appliquer ailleurs, c'est la position gouvernement en ce qui concerne les employés actuels de ces entreprises, que l'entreprise, éventuellement, devienne publique ou qu'elle soit exploitée par un autre entrepreneur privé que l'entrepreneur actuel. Dans le cas du Saguenay, par exemple, si M. Bluteau ne veut pas faire du transport en commun, on ne peut pas le forcer, mais on serait, à ce moment-là, à la recherche d'un autre entrepreneur qui consentirait à le faire à certaines conditions, en lui donnant une certaine marge de profit. Dans la réponse qu'on a faite aux gens de votre région, sur la question des syndiqués, nous sommes prêts à appuyer le comité intermunicipal de façon que ces employés soient intégrés dans une nouvelle entreprise si on arrive à cette conclusion, à protéger ces employés, à protéger les emplois de ces employés dans l'éventualité où ce serait une autre entreprise privée.

Dans le contrat qui serait à négocier ou à signer entre la corporation intermunicipale éventuelle et une éventuelle entreprise privée, Bluteau ou une autre, il faudrait qu'il y ait une clause, nous sommes d'accord sur ça, qui protège les emplois des gens. Même si on fait des efforts extraordinaires, il faut le reconnaître, depuis quelques années, dans le Saguenay, ces employés ont été fort patients...

M. Bédard (Chicoutimi): A des salaires plus que raisonnables.

M. Berthiaume: ... dans des circonstances qui les rendent inquiets jusqu'à un certain point, parce qu'ils ne savent pas exactement ce qui va arriver.

Mais là-dessus, je tiens à les rassurer, je l'ai fait par lettre, nous sommes prêts à appuyer la corporation pour protéger les emplois de ces gens-là.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que...

M. Beilemare (Johnson): Est-ce que je vais avoir droit de parole tout à l'heure, M. le Président? Oui?

M. Bédard (Chicoutimi): Sur la même question?

M. Beilemare (Johnson): Oui, sur la même question; mais je pense bien que vous prenez tout le plancher. Je n'ai pas d'objection.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, je m'étonne vraiment des remarques du député de Johnson. Je coopère tout le temps.

M. Beilemare (Johnson): Oui. Bien, j'espère.

M. Bédard (Chicoutimi): Il se permet même de prendre souvent la place de l'Opposition sans qu'il y ait récrimination de ma part.

M. Bellemare (Johnson): Oh!

M. Bédard (Chicoutimi): Qui trouve toujours le moyen habile de glisser sa question à la fin des miennes.

M. Bellemare (Johnson): Je vais attendre et, quand vous aurez terminé, je poserai les miennes.

M. Bédard (Chicoutimi): Je pense que c'est la meilleure manière de procéder.

M. Bellemare (Johnson): D'ici midi, je vais avoir le temps de passer, je pense bien.

M. Bédard (Chicoutimi): De la même manière que j'attends quand vous posez les vôtres.

M. Bellemare (Johnson): Oui.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant le transport en commun dans le Haut-Saguenay, le ministre d'Etat disait tout à l'heure que si Transport Régional n'est pas intéressée à faire du transport en commun, il s'agira alors tout simplement de la remplacer.

Est-ce que le ministre parle ainsi parce qu'il a des indications à savoir que la manière dont se conduit, à l'heure actuelle, Transport Régional, cette société n'est pas plus intéressée que cela à faire du transport en commun, du véritable transport en commun?

M. Berthiaume: J'ai l'intention de rencontrer le propriétaire de Transport Régional incessamment. J'ai demandé au ministère de préparer des chiffres en vue d'une discussion avec le transporteur actuel. Je n'ai jamais eu, de la voix même du propriétaire, d'indications démontrant qu'il ne voulait pas continuer.

J'ai toujours eu cette information d'une façon indirecte. Alors, c'est mon intention de le rencontrer le plus tôt possible, de façon à discuter des modalités contractuelles qui pourraient exister et dans l'espoir que, voyant qu'il y a un profit raisonnable à faire, il désirera continuer.

M. Bédard (Chicoutimi): Au niveau des agglomérations où il n'y a pas, à l'heure actuelle, de comité intermunicipal de transport en commun, de commission de transport en commun, il y avait la région de Sherbrooke.

Selon le président du comité de transport en commun de Sherbrooke, M. Archambault, le ministère des Transports a fait préparer un rapport sur le transport en commun dans la région. Ce rapport n'a pas été rendu public à ce jour. Est-ce qu'on peut savoir si ce rapport sera rendu public? Est-ce qu'il y aurait moyen de savoir également s'il y a des crédits — en essayant de les quantifier le plus précisément possible — affectés à l'amélioration du transport en commun dans la région im-

médiate de Sherbrooke, notamment en ce qui concerne la liaison Sherbrooke-CHUS?

Je ne sais pas si, de ce côté-là, vous pourriez nous donner les informations nécessaires.

M. Berthiaume: La première chose, en ce qui concerne la question de savoir si on va rendre le rapport public, je n'ai pas d'objection de principe. Il est déjà, à toutes fins pratiques, semi-public, étant donné qu'il a été remis aux autorités municipales. Comme dans les autres cas, il n'y a pas d'objection.

M. Bédard (Chicoutimi): ...barème, comme on parlait au début, c'est semi-public, mais pour une analyse de fond qui permet à toutes les parties de pouvoir porter un jugement de valeur...

M. Berthiaume: Je n'ai pas d'objection à le rendre public. On pourrait le faire.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

M. Berthiaume: En ce qui concerne les prévisions budgétaires, nous avons, pour l'ensemble des communautés à desservir par cette modalité, l'entreprise privée, c'est-à-dire les organismes autres que les commissions de transport, des prévisions de \$1 million, au budget ce qui représenterait 50% des déficits.

M. Bédard (Chicoutimi): \$1 million, est-ce pour l'ensemble des régions qui n'ont pas de commission de transport?

M. Berthiaume: Pour l'ensemble, pour l'aide aux déficits. En plus de cela, il y a...

M. Bédard (Chicoutimi): Quand on pense que, seulement concernant le transport en commun dans le Haut-Saguenay, on parle de \$500 000 de déficit...

M. Berthiaume: Je peux donner au député de Chicoutimi l'ensemble des prévisions. Pour les études, qu'on accepterait de payer à 100%, on prévoit \$1,7 million; l'aide aux déficits, qui se formule de 45% à 55%, serait probablement de 50% pour l'année en cours, parce qu'on n'a pas de base pour mesurer l'augmentation...

M. Bédard (Chicoutimi): \$1 million, c'était pour les études.

M. Berthiaume: \$1,7 million pour les études, \$1 million pour le déficit...

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

M. Berthiaume: ... \$700 000 pour l'acquisition de réseaux et \$500 000 pour l'achat d'autobus, formant un total de \$4,2 millions, en dehors des commissions de transport.

M. Bédard (Chicoutimi): Pouvez-vous nous donner par région ce que vous prévoyez?

M. Berthiaume: C'est difficile à dire.

M. Bédard (Chicoutimi): Encore là, j'imagine que c'est seulement global. Il y aura quand même, tel que vous le disiez, au nom de la qualité de la vie, intérêt à essayer de programmer le plus précisément possible...

M. Berthiaume: C'est difficile de le prévoir d'une façon précise, par région, étant donné que les régions ne commenceront pas toutes nécessairement en même temps à utiliser la nouvelle formule. Cela dépend de l'empressement de chacune des corporations intermunicipales. De toute façon, selon la qualité des services que voudra se donner une région, si, dans un circuit donné, à Trois-Rivières, on décide que, sur tel circuit, on veut les autobus aux quinze minutes, ce n'est pas la même chose que si on veut un autobus aux cinq minutes. Le déficit va être plus grand aux cinq minutes qu'aux quinze minutes.

Étant donné que, dans notre politique, on confie cette détermination de la qualité à l'organisme local, on fait des projections globales, à des plus et à des moins, et je ne peux pas donner par région le montant, sans compromettre les autorités locales.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord. Une dernière question sur ces régions où il n'y a pas de commission de transport en commun ou de comité intermunicipal de transport en commun, porterait sur la région de Trois-Rivières. Le problème qui s'est posé dans cette région, je pense, est bien connu du ministre.

M. Bellemare (Johnson): Cela devrait être réglé, on n'aurait pas besoin d'en parler.

M. Bédard (Chicoutimi): Vous allez avoir l'occasion d'en parler. Est-ce que M. Bellemare, le député de Johnson, voudrait discuter de ce problème qui regarde sa région, quitte à ce que j'enchaîne?

M. Bellemare (Johnson): Non, vous avez, pour le moment, la priorité, je vous la laisse, mais vous ne l'aurez pas tout le temps.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce sera à la population à le décider. Je pense bien qu'on ne peut pas le décider ni l'un ni l'autre.

M. Bellemare (Johnson): Non, pas ce matin, certainement.

M. Bédard (Chicoutimi): Non, sûrement pas. Est-ce que vous voulez y aller?

M. Bellemare (Johnson): C'est mon boulot. Je vous l'ai laissé dans le Saguenay, je pense bien que...

Le Président (M. Houde, Limoilou): Le député de Johnson.

M. Bellemare (Johnson): D'abord, M. le Président...

M. Bédard (Chicoutimi): Avec beaucoup de gentillesse, ce sera la preuve de ma collaboration.

M. Bellemare (Johnson): Je m'incline profondément. Est-ce que je vous dois quelque chose?

M. le Président, d'abord, dans le budget du transport en commun, il y a un budget total en 1976/77 de \$72 millions. En 1975/76, il y avait des crédits initiaux de \$9 577 000 et il y a eu un budget supplémentaire de \$1 million. Cela faisait \$10 577 000 pour le transport en commun. Le montant total des crédits pour cet élément du programme no 1 est de \$43 609 700, ce qui signifie qu'au cours de l'année financière 1975/76 que le gouvernement a effectué à un moment donné un transfert de crédits de \$33 millions. C'est probablement à cause de la nouvelle politique. Ce transfert de fonds a servi probablement dans la nouvelle politique que vous avez énoncée, parce qu'il y a eu un transfert de fonds de \$33 millions. Dans les crédits...

M. Berthiaume: Si le député de Johnson me permet, dans la colonne 1975/76, dans les \$43 609 700...

M. Bellemare (Johnson): ...budget.

M. Berthiaume: Oui. Ce sont des crédits qui, l'an dernier, étaient aux Affaires municipales. Alors, on les a mis comme base de comparaison. Ce n'était pas chez nous l'an dernier.

M. Bellemare (Johnson): C'est parce qu'au niveau du transport en commun, j'aurais voulu savoir combien, dans ces \$33 millions, étaient affectés en subsides.

M. Berthiaume: L'an dernier?

M. Bellemare (Johnson): Oui. Au niveau du transport scolaire aussi, parce que cela fait aussi partie de ce programme. Combien a été transféré à ce...

M. Berthiaume: Je m'excuse le transport scolaire, c'est un autre programme.

M. Bellemare (Johnson): Oui, il y a eu un montant total de transféré à chacun de ces articles. Vous avez aussi parlé...

M. Berthiaume: En fait, au niveau des subsides, sur les \$40 millions qui apparaissent en comparaison de 1975/76, il y avait \$7 millions qui étaient prévus au ministère des Transports l'an passé, \$33 millions aux Affaires municipales qui étaient réellement de l'aide pour les commissions de transport; les \$33 millions des Affaires municipales ont été mis en comparaison à notre budget cette année, étant donné que cette activité relève maintenant du ministère des Transports.

M. Bellemare (Johnson): Le transfert de crédits de \$33 millions a été fait durant l'année 1975/76.

M. Berthiaume: Durant l'année 1975/76, le ministère des Affaires municipales a réellement versé aux commissions de transport \$33 millions. Pour fin de comparaison maintenant, sur un budget...

Ni. Bellemare (Johnson): Pourquoi a-t-il versé ce montant?

M. Berthiaume: Pour 1975/76.

M. Bellemare (Johnson): Mais ce n'est pas vous qui l'avez administré. C'est vous autres qui l'avez administré, mais cela a été versé par lui.

M. Berthiaume: En collaboration. Il a été administré en collaboration au niveau des déterminations des déficits. Pour l'année 1976/77, le ministère des Transports a les crédits et versera aux commissions de transport les montants requis.

M. Mailloux: Il y avait également, outre les \$33 millions dont disposait les Affaires municipales, des subventions d'équilibre budgétaire qui ont été accordées à certaines municipalités pour le transport en commun, mais cela venait sûrement d'autres programmes que les \$33 millions, parce que les \$33 millions n'étaient adressés qu'aux commissions de transport.

M. Bellemare (Johnson): Oui, c'est comme dans les services professionnels aussi. Pour le transport, je vois qu'il y a une augmentation énorme. Il y a eu un budget de \$1 646 000 et il y a eu un budget supplémentaire de \$1 million, ce qui faisait à peu près \$2,6 millions, contre \$4,2 millions cette année dans le transport.

M. Mailloux: En 1975/76...

M. Bellemare (Johnson): Dans les services professionnels, dans la catégorie 2, services, l'année passée, vous aviez \$2,6 millions, \$1,6 million partant et \$1 million de supplémentaire, ce qui faisait \$2,6 millions.

Cette année, vous avez \$4,2 millions. Il y a une augmentation dans les transports en commun.

M. Berthiaume: Dans les \$4,2 millions, il y a \$1,7 million dont j'ai parlé tout à l'heure, pour les études, et il y a \$2,5 millions pour le BAREM.

M. Bellemare (Johnson): Ce qui fait \$4,2 millions. Le budget de cette année prévoit des transferts de \$67 350 000. Est-ce uniquement pour couvrir les frais de la nouvelle politique de subvention des transports en commun, les \$67 millions?

M. Berthiaume: C'est ça. Le métro est inclus là-dedans. C'est le service de la dette du métro.

M. Bellemare (Johnson): Quand on parle du

service de la dette en commun, sur les \$70 millions maintenant, vous avez \$50 millions pour la CUM à Montréal.

M. Berthiaume: Je peux vous donner le détail, si vous voulez. Cela donne à peu près cela. Je ne suis pas sûr si c'est \$50 millions. Il faudrait que je l'additionne. La CTCUM: \$28,4 millions pour l'opération...

M. Bellemare (Johnson): Vous avez \$24 millions au service de la dette; vous avez \$20 millions... Pardon?

M. Berthiaume: \$52,4 millions. Il y a l'achat d'autobus aussi là-dedans. Cela va aller aux alentours de \$55 millions ou de \$56 millions.

M. Bellemare (Johnson): Sur les \$70 millions.

M. Berthiaume: C'est cela. C'est plus que 50% de l'ensemble, beaucoup plus. Cela fait à peu près \$57 millions ou \$58 millions pour le territoire de la communauté urbaine.

M. Bellemare (Johnson): Pas loin de \$60 millions sur \$70 millions.

M. Bédard (Chicoutimi): 60% des \$70 millions.

M. Bellemare (Johnson): 60% des \$70 millions, ce qui fait à peu près \$50 millions.

M. Berthiaume: C'est plus que cela. \$52 millions plus \$5 millions, \$57 millions sur \$70 millions.

M. Bellemare (Johnson): Là, ça fait 80%. Ce montant, est-ce que ça comprend les \$24 millions pour le service de la dette...?

M. Berthiaume: Oui.

M. Bellemare (Johnson): ... les \$20 millions pour le déficit d'exploitation?

M. Berthiaume: Oui.

M. Bellemare (Johnson): ... et les \$6 millions pour l'achat de nouveaux autobus?

M. Berthiaume: Oui. \$4,9 millions pour l'achat d'autobus.

M. Bellemare (Johnson): M. le ministre, d'après ce que j'ai vu dans votre texte, vous voulez accorder la priorité aux entreprises privées dans le service en commun. Dans votre texte, vous recommandez particulièrement certaines notions d'aide pour l'entreprise privée. Qu'est-ce qui arrive pour Trois-Rivières? A Trois-Rivières, on avait un service en commun qui desservait Grand-Mère, Shawinigan, Trois-Rivières, Cap-de-la-Madeleine et Trois-Rivières-Ouest.

Maintenant, Grand-Mère a formé une équipe différente de celle de Shawinigan. Shawinigan a

un service parallèle. Cap-de-la-Madeleine, Trois-Rivières et Trois-Rivières-Ouest ont chacun leur service. Pour le moment, ce sont des entreprises privées, mais n'avez-vous pas une étude qui a été préparée pour unifier particulièrement le secteur de Trois-Rivières, Trois-Rivières-Ouest, et Cap-de-la-Madeleine?

Ce qui arrive, c'est que quelqu'un qui prend l'autobus du Cap-de-la-Madeleine et descend à la limite de Trois-Rivières est obligé d'avoir un autre billet. Celui qui va à Trois-Rivières-Ouest est obligé de descendre à la limite et d'avoir un autre billet pour Trois-Rivières-Ouest. N'y aurait-il pas une étude de faite pour qu'à un certain moment, on puisse avoir un circuit en commun, je ne sais pas, je le cherche? Malgré que l'entreprise privée réussisse très bien actuellement, particulièrement chez nous, au Cap-de-la-Madeleine, que je connais plus que Trois-Rivières, on a des statistiques qui ont été faites, qui ont été données, pour montrer que cela fonctionne, mais rien que sur une patte, parce que le service en commun n'existe pas. Il existe pour les villes. N'y avait-il pas un M. Benoît-C. Côté qui avait préparé...

M. Berthiaume: Ce que nous préconisons au ministère, c'est l'intégration du service Cap-de-la-Madeleine-Trois-Rivières-Trois-Rivières-Ouest d'une part, et l'intégration Shawinigan-Shawinigan-Sud à l'autre bout. C'est cela. Mais la décision ultime appartient aux municipalités elles-mêmes. A la rigueur, on pourrait avoir trois entreprises différentes, une à Trois-Rivières-Ouest, une à Trois-Rivières et une au Cap-de-la-Madeleine. A première vue, cela ne semble pas souhaitable, c'est plus facile d'intégrer si c'est une entreprise. Mais, à la rigueur, on pourrait avoir trois entreprises, pour autant que les circuits soient bien intégrés et qu'il n'y ait pas double tarification. C'est notre opinion.

Dans les conversations que nous avons eues avec les autorités locales, je pense qu'on peut espérer qu'il y aura effectivement intégration. Encore là, je suis mal placé pour compromettre les autorités locales sur ce point. Mais les discussions sont sûrement dans ce sens.

M. Bellemare (Johnson): On semble plutôt s'éloigner de votre idée, M. le ministre. Plus les années passent, plus les mois passent, plus on semble s'éloigner d'une certaine réunification des services et c'est très mauvais dans notre région.

M. Berthiaume: Les résolutions que j'ai reçues des autorités municipales demandant de former la corporation intermunicipale, nous indiquent, au contraire, qu'il devrait y avoir une bonne intégration. Les indications sont favorables à cet égard. Mais la situation temporaire à l'heure actuelle est un petit peu difficile parce qu'il n'y a pas de structure juridique qui existe ou qui pourrait exister tant qu'on n'a pas amendé nos lois. Alors, l'année 1976 est, sans aucun doute, une année de flottement entre deux systèmes, qui posent des difficultés. Lorsque nos lois seront amendées, la corporation municipale pourra avoir une existence juridique, en bonne et due forme, et la coopération sera à ce moment beaucoup plus facile.

M. Bellemare (Johnson): Combien, pensez-vous, y a-t-il de chauffeurs qui n'ont pas été renvoyés, qui travaillaient autrefois pour la Saint-Maurice Transport et qui sont en chômage actuellement, dans les cinq villes?

M. Berthiaume: Je ne le sais pas.

M. Bellemare (Johnson): Il n'y en a pas 50%. Cela cause un malaise énorme, parce que, vous savez, ces gens...

M. Berthiaume: Tout ce que je peux dire, c'est que je répète ce que j'ai dit tantôt en ce qui concerne le Saguenay...

M. Bellemare (Johnson): C'est parce que je veux établir l'urgence.

Une Voix: Il y a eu des abandons.

M. Berthiaume: Sans aucun doute, c'est urgent.

M. Bellemare (Johnson): Je veux établir l'urgence et demander au gouvernement... C'est le but de toute mon intervention, il y a une question d'urgence, d'abord d'unifier le service, s'il y a moyen de trouver un terrain d'entente; deuxièmement, d'essayer de trouver une solution au cas de ces 50% des chauffeurs qui n'ont été réintégrés nulle part. Si, par exemple, on fait des profits au Cap-de-la-Madeleine avec la distribution du service, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas trouver un moyen. C'est vrai qu'on a coupé des circuits, c'est vrai qu'on a supprimé certains territoires. Le gouvernement me dit qu'il va en faire une question d'urgence pour 1976.

M. Berthiaume: Oui. C'est vrai qu'on s'est compromis vis-à-vis des autorités locales soit dans la région de la Mauricie ou dans la région du Saguenay.

M. Bellemare (Johnson): Est-ce qu'une rencontre est prévue prochainement?

M. Berthiaume: Oui.

M. Bellemare (Johnson): Il s'est formé un comité dans la ville de Trois-Rivières, il s'est formé deux comités et un sous-comité. Est-ce que cela a produit quelque chose jusqu'à maintenant? Si on ne se fie qu'aux autorités municipales, il est certain qu'elles déplorent le système. Mais elles sont, on dirait, devant un cul-de-sac parce que le gouvernement ne sert pas d'arbitre. Vous avez dit, tout à l'heure, que votre grand rôle était d'arbitrer ces conflits. Cela en est un.

M. Berthiaume: Ce n'est pas tout à fait ce que j'ai dit, je m'excuse.

M. Bellemare (Johnson): C'est plus que cela. Vous avez dit, mon cher monsieur: Je voudrais obtenir une certaine politique dans le transport en commun pour que le gouvernement puisse être

l'arbitre dans certains cas. Cela en est un cas où vous devriez être arbitre et véritablement le pousser à la limite pour le régler.

M. Berthiaume: La situation dans la Mauricie progresse normalement, progresse très bien. On s'est engagé à régler le problème pour le 31 décembre 1976 avec tous les amendements législatifs qu'on doit apporter. En ce qui concerne l'arbitrage, nous nous voyons un rôle d'arbitrage en ce qui concerne les investissements d'infrastructure. C'est dans ce sens que j'ai parlé d'arbitrage. Nous ne sommes pas le ministère du Travail.

M. Bellemare (Johnson): Est-ce que je peux me permettre d'entrer dans le lac Saint-Jean, le Haut-Saguenay pour demander si les trois mois qui avaient été prévus pour 1976 ont été payés par la province? Cela avait été promis en subventions pour les trois premiers mois d'activités en 1976, parce que M. Dubé...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est fait ça. C'est pour cela que je n'ai pas posé la question.

M. Bellemare (Johnson): Ah! c'est fait.

M. Berthiaume: C'est fait par les Affaires municipales.

M. Bellemare (Johnson): C'est fait par les Affaires municipales.

M. Berthiaume: Oui, parce que c'est au 31 mars.

M. Bellemare (Johnson): ...sur le budget 1975. Alors, pour moi, je finis. M. Bédard, député de Chicoutimi, cela vous a paru long aussi.

M. Bédard (Chicoutimi): Non, au contraire. Je vous trouve très intéressant. Vous avez des questions intéressantes.

M. Bellemare (Johnson): Merci. M. le ministre, est-ce que vous me dites que le problème de la municipalisation ou le service en commun des trois villes, Cap-de-la-Madeleine, Trois-Rivières, Trois-Rivières-Ouest, sera réglé d'ici la fin de décembre 1976? C'est seulement cela ma question.

M. Berthiaume: Je voudrais être prudent dans ma réponse. En ce qui concerne ce que nous devons faire, comme ministère des Transports, pour régler le problème, ce sera fait de façon qu'il puisse être réglé. Si, pour une raison inconnue, les municipalités concernées ne font pas leur travail, je ne voudrais pas en porter d'odieux.

M. Mailloux: Il devient sage.

Le Président (M. Houde, Limoilou): L'honorable député de Chicoutimi.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant l'urgence

dans la région de Trois-Rivières, pour ne pas être long non plus, nous avons eu l'occasion de soulever l'urgence du problème du transport en commun en décembre, lors de notre motion de blâme. Nous avons parlé également de la double tarification, de l'incompatibilité des horaires qui, effectivement, apportaient pas mal de problèmes à l'ensemble des citoyens. Est-ce que vous avez une étude de faite comme, par exemple, dans le cas de Sherbrooke?

Une Voix: Elle vient d'être commandée.

M. Bédard (Chicoutimi): Ou encore si vous en avez de commandée?

M. Berthiaume: Je m'excuse, j'ai entendu Sehrbrooke.

M. Bédard (Chicoutimi): Je dis: Dans le cas de Sherbrooke, tout à l'heure, je vous ai demandé s'il y avait des études de faites puisque vous étiez prêts à publier le rapport. Vous m'avez répondu: Oui. Concernant Trois-Rivières, est-ce qu'il y a une étude de faite?

M. Berthiaume: Une étude dans le genre de celle de Sherbrooke a été faite pour le Saguenay, il y a déjà quelque temps. Ce qu'on prévoit, dans l'année budgétaire qui commence, pour le Saguenay, c'est une étude pour déterminer les besoins, une étude d'origine-destination, de détermination des circuits, ce genre de choses.

M. Bédard (Chicoutimi): Cela est pour le Saguenay.

M. Berthiaume: Oui.

M. Bédard (Chicoutimi): Trois-Rivières également?

M. Berthiaume: Aussi, et Lévis aussi. Elles sont assez avancées. L'étude de Sherbrooke est un peu moins avancée.

M. Bédard (Chicoutimi): Pour Sherbrooke, une étude comme celle que vous avez commencée, quand doit-elle aboutir à peu près?

M. Berthiaume: Cela dépend de la vitesse à laquelle les autorités locales veulent agir aussi.

M. Bédard (Chicoutimi): Il me semble que c'est un élément de base très important qu'une étude en bonne et due forme, approfondie soit faite par le ministère parce que je considère que c'est un argument de poids que le ministère peut avoir à sa disposition quand il va discuter de transport en commun, que ce soit avec la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean ou encore avec la région de Trois-Rivières...

M. Berthiaume: Il y a deux genres d'études. Une première étude, comme celle que vous avez

sûrement vue, que ce soit Sherbrooke, Saguenay, Mauricie, cela a été fait partout. Cela a été fait partout et c'est une étude de fond qui détermine l'ampleur du problème et le genre de solution qu'on peut préconiser. Le jour où les autorités locales décideront: Oui, on veut agir sur ce problème, on est prêt à y mettre notre participation financière, le deuxième genre d'étude qu'il faudra faire sera de déterminer les besoins par une enquête d'origine-destination, ce genre de chose-là. Dans les quatre régions dont on parle, le dossier n'est pas avancé au même degré. Sherbrooke commence, dans un certain sens. Alors, il est à venir.

M. Bédard (Chicoutimi): Le problème ne commence pas. Cela fait assez longtemps qu'il existe.

M. Berthiaume: Oui, mais il est beaucoup moins aigu à Sherbrooke qu'au Saguenay. C'est presque nuit et jour. Alors, c'est normal que les autorités sherbrookoises disent: On va progresser au rythme du problème, pas plus vite.

M. Bellemare (Johnson): Me permettez-vous seulement une minute? La Commission de transport de la rive sud, il est dit, dans votre revue...

M. Berthiaume: La rive sud de Montréal.

M. Bellemare (Johnson): La rive sud de Montréal-Laval. ... La Commission de transport de Laval ne bénéficiera de subventions au déficit que lorsque le programme spécial d'aide à la ville de Laval, administré par le ministère des Affaires municipales, aura pris fin.

Il y a une commission de transport dans le sud, est-ce que c'est réglé? Tout le programme de la commission de la rive sud.

Laval, c'est une autre chose.

M. Berthiaume: Dans l'énoncé de politique du mois de décembre, la seule exclusion était Laval.

M. Bellemare (Johnson): Oui. Parce qu'ici, quant à Laval, vous dites: ... ne bénéficiera des subventions au déficit que lorsque le programme spécial d'aide à la ville de Laval, administré par le ministère des Affaires municipales, aura pris fin.

M. Berthiaume: Cette disposition est remise en question, soit dit en passant, à l'heure actuelle.

M. Bellemare (Johnson): Pour la commission de transport du sud, c'est réglé.

M. Berthiaume: C'est réglé avec la politique du mois de décembre.

Le Président (M. Houde, Limoilou): Le député de Chicoutimi.

M. Bédard (Chicoutimi): Si on revenait au cas de Trois-Rivières, pour le terminer. Les études, non pas les préliminaires, celles qui ont été faites,

on n'en parle plus à l'heure actuelle, est-ce que vous les publiez ordinairement? Ou encore, si c'est pour utilisation au ministère.

M. Berthiaume: Elles sont publiées, sauf que c'est très technique. Les enquêtes d'origine-destination, le comité va les avoir sûrement, c'est pour lui.

M. Bédard (Chicoutimi): Le ministre d'Etat disait tout à l'heure qu'il prônait une sorte d'intégration vis-à-vis des trois municipalités intéressées — quand on parle de Trois-Rivières — mais qu'en définitive, si on se reporte à sa politique, à l'esprit de sa politique d'aide au transport en commun, c'était aux municipalités de décider. Est-ce qu'avec des études très approfondies comme argument, et un autre argument de poids que vous avez concernant le fait que vous êtes les seuls placés pour étancher certains déficits quand ils se présentent, je dois comprendre que le ministère des Transports, même s'il a la conviction, par ces études, que telle solution devrait être acceptée, mise en application, va laisser tomber la solution à partir du moment où les municipalités ne sont pas d'accord? Autrement dit, quelle sorte de politique d'incitation le gouvernement se permet-il vis-à-vis du transport en commun dans les régions, avec les arguments qu'il a en main, quand même?

M. Berthiaume: Si j'ai formulé ma remarque de tantôt de la façon dont je l'ai fait, c'est pour respecter notre propre politique où on dit que les autorités locales doivent déterminer la qualité et le genre du service. C'est par prudence que j'ai fait mes remarques dans ce sens; je ne m'attends pas du tout à ce qu'on ait trois services séparés dans la région de la Mauricie. Il n'y a aucune indication réelle qui nous fait penser que ça va être ainsi. Mais j'ai simplement voulu être assez prudent dans mes remarques pour ne pas frustrer les autorités locales vis-à-vis de ce que j'ai dit au mois de décembre. Je ne m'attends pas à ça du tout.

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends qu'il faut tenir compte de ce que les autorités locales, qui vivent le problème, tous les jours, peuvent avancer comme solution. Pas question d'y faire volontairement naître la frustration par rapport aux solutions qu'elles peuvent avancer. D'autre part, le gouvernement a en main quand même des outils qui lui permettent de se payer des études approfondies, et un autre outil, c'est celui d'être le seul capable d'éponger des déficits. Mais c'est l'argent de tous les citoyens. Comme le transport en commun concerne tous les citoyens, ce que je trouve...

M. Berthiaume: On n'a pas fait allusion à ça dans notre discussion.

M. Bédard (Chicoutimi): ... difficilement acceptable dans l'énoncé, dans votre manière d'agir pour être conforme à votre politique, c'est qu'il

faudrait conclure que, lorsque vous avez fait des études, que vous en arrivez à une solution qui semble être la bonne, vous allez laisser tomber cette solution si elle ne correspond pas aux vues des municipalités, des comités intermunicipaux.

M. Berthiaume: Dans les discussions qu'on peut avoir avec les autorités locales...

M. Bédard (Chicoutimi): Vous essayez de les emmener à votre point de vue, mais si elles ne viennent pas à votre point de vue?

M. Berthiaume: C'est sûr qu'on pousse notre point de vue. C'est bien humain, c'est bien naturel, surtout quand on pense qu'on a raison.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est normal. C'est cela.

M. Berthiaume: Cela va de soi. Mais, d'un autre côté, je ne peux pas, du même coup, annoncer une politique statutaire, qui dit: Vous allez avoir de 45% à 50% de votre déficit payé par le ministère des Transports, et, d'autre part, dire: Si vous ne faites pas cela, vous ne l'aurez pas.

Je ne peux pas prendre, comme on le faisait avant, l'arme, le bâton, la subvention ad hoc pour dire: Si vous ne faites pas cela, vous n'aurez pas d'argent. Je ne peux pas l'utiliser. J'ai ce que j'ai. Ma politique est statutaire.

Dans les conversations qu'on a, je n'ai pas eu de cas où on ne s'est pas entendu encore.

M. Beilemare (Johnson): Un instant, M. le Président. Je pense qu'on le vit, nous autres, le BAREM.

M. Bédard (Chicoutimi): Il y a des endroits où le temps nous manque et, au bout du compte c'est le citoyen qui paie pour des services qui ne se paient pas.

M. Beilemare (Johnson): La région, les trois grandes villes ne sont amies que de front. C'est clair, il y a un problème crucial de villes qui s'entendent difficilement sur ce point. L'une dit non carrément; l'autre dit: Peut-être et, la troisième dit: Jamais!

Écoutez, il y a un problème. C'est ce que le député de Chicoutimi dit et c'est ce que je voudrais savoir. Après que toutes vos études seront faites, va-t-il y avoir une décision gouvernementale pour faire la paix? Il y a peut-être seulement cela qui pourrait ramener la paix chez nous. C'en est rendu à un point difficile.

Si, après vos études, comme le dit le député, vous arrivez à la solution que cela prend un transport en commun, il faudrait que vous l'imposiez de droit, pour la protection de tout le monde. Simplement entre les trois municipalités, cela va prendre un arbitre.

M. Bédard (Chicoutimi): Si vous ne l'imposez pas de droit, parce que c'est de là que ressort la

nécessité, lorsqu'il y a des études qui sont faites, de les faire connaître à la population, de manière que la population puisse se faire une idée, pas seulement la petite "gang" qui s'occupe, comme des experts du transport intermunicipal, que ce soit dans une région ou dans l'autre, mais que la population soit en mesure de porter un jugement de valeur; que des organismes aussi soient en mesure de porter un jugement de valeur.

Le problème du transport en commun, c'est avant tout le problème des citoyens qui sont concernés et non pas le problème du petit groupe de pseudo-experts qui se penchent toujours sur le problème et qui, en fin de compte, charrient chacun des attitudes qui peuvent être des attitudes de clocher quelquefois et qui, au bout de tout, donnent comme résultat que les solutions traînent en longueur et que le ministère ne peut pas — je ne dis pas imposer — faire valoir ses solutions aussi valablement qu'il le pourrait.

M. Berthiaume: Je reconnais la situation.

M. Bédard (Chicoutimi): Si votre politique a un trou, il faut la corriger.

M. Berthiaume: Ce que dit le député de Johnson revêt une grande part de vérité, il n'y a pas de doute. C'est grandement un problème politique.

M. Beilemare (Johnson): De fusion. Je sais qu'elles n'accepteront jamais de fusion.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce sont les citoyens qui sont malheureux.

M. Berthiaume: Il n'y a rien qui me permet d'être pessimiste vis-à-vis de cela. Je dois souligner, en passant, l'aide très appréciable qui m'est apportée par le député de Champlain, le ministre des Terres et Forêts, dans ce genre de dossier. Étant donné que c'est un problème politique, c'est sûr que...

M. Beilemare (Johnson): C'est le temps de savoir que notre député de Champlain ne fait rien.

M. Berthiaume: Les problèmes politiques ont des solutions politiques et je n'ai pas l'intention d'utiliser la menace vis-à-vis des municipalités pour régler ces problèmes.

M. Bédard (Chicoutimi): Ne jouons pas sur les mots. Il n'est pas question d'utiliser la menace. Vous le savez très bien, le sens de notre argumentation, c'est d'informer correctement la population, quand il y a un rapport, de ne pas le cacher, de ne pas avoir peur de le montrer. Il y a une masse de rapports. Peut-être que, dans le domaine de l'habitation cela va finir par donner quelque chose en dernier ressort.

Mais, au moins, tout le monde a les données de la situation et chacun peut se faire une idée précise sur les solutions à apporter. La même chose au niveau du transport en commun.

M. Berthiaume: La publication d'un rapport, d'ailleurs, est, dans bien des cas, un geste politique, dans ce sens qu'on sait qu'en publiant un rapport, forcément, les autorités sont obligées de se brancher par rapport aux recommandations du rapport. Quelquefois, cela constitue une pression d'ordre politique, il n'y a aucun doute. Cela fait partie des solutions politiques, un problème politique.

M. Bédard (Chicoutimi): Je dirais non seulement des pressions d'ordre politique, mais des pressions d'ordre du bon sens. Quand un rapport arrive à des conclusions où le bon sens est bien installé, il faut faire confiance.

La population est capable de voir jusqu'à quel point, en fait, c'est logique comme solution. Dans ce sens, par le fait même, faire pression sur ceux qui ont en main le problème du transport en commun dans une région, ce qui souvent multiplie les voyages interminables, à Québec. Vous êtes à même de le constater.

M. Berthiaume: Tous les rapports qu'on a eus jusqu'ici ont été rendus publics.

M. Bédard (Chicoutimi): Dans Sherbrooke, il n'est pas rendu public. Vous m'avez dit que vous déposeriez le rapport BAREM au début des travaux de la commission.

M. Berthiaume: Le rapport BAREM n'est pas terminé. Le rapport BAREM n'est pas terminé.

M. Bédard (Chicoutimi): Il y en avait une partie ...

M. Bellemare (Johnson): Comment s'appelle le rapport de Trois-Rivières?

M. Berthiaume: Ce sont des rapports mensuels.

M. Bellemare (Johnson): Comment s'appelle le rapport de Trois-Rivières? Le rapport Côté?

M. Berthiaume: Il a été fait par... Le rapport Côté, c'est une autre affaire. C'est la firme Deluc qui a fait l'étude de Trois-Rivières. Cela remonte à l'automne dernier.

M. Bellemare (Johnson): Le ministère des Transports prévoit-il faire des amendements à la Loi des cités et villes...

M. Berthiaume: Oui.

M. Bellemare (Johnson): ... pour favoriser la création de commissions intermunicipales?

M. Berthiaume: Oui.

M. Mailloux: Si on me permettait d'ajouter ceci. Quant aux rapports qui sont commandés par le ministère des Transports, sur les études de

transport en commun ou autre chose, je pense qu'on peut difficilement blâmer le ministère des Transports, parce qu'il est assez ouvert pour produire les rapports aussitôt qu'ils sont entre les mains du ministère, pour autant que cela ne place pas le ministère dans des situations telles que c'est en contradiction souvent flagrante avec d'autres études, à l'intérieur, qui sont faites par nos fonctionnaires, et qui placeraient le gouvernement dans une situation de fait inacceptable.

Je pense que, dans le passé, quels que soient les rapports qui sont venus entre nos mains, comme ils sont pour la discussion publique des parties et du grand public, autant le ministère est ouvert à tout le monde, autant ces rapports...

M. Bellemare (Johnson): On a vu cela dans le rapport Fullerton.

M. Mailloux: Pardon?

M. Bellemare (Johnson): On a vu cela dans le rapport Fullerton.

M. Mailloux: Je ne veux blâmer personne en particulier, mais, parfois, il y a des gens qui se permettent, suite à des études, de donner certaines conférences qui placent parfois les autorités dans une position assez délicate. Souventefois, ce n'est pas la position définitive qu'accepterait le gouvernement.

M. Bédard (Chicoutimi): Le rapport Fullerton, de toute façon, on en connaît passablement les grandes lignes par les conférences de presse du monsieur en question. Il me semble qu'il y aurait avantage, même si ce ne sont pas les lignes directrices du gouvernement en matière de politiques du transport en commun, que ces études soient connues. Le fait qu'elles soient rendues publiques, cela ne veut pas dire que, à partir du moment où le gouvernement prend la précaution de dire qu'il n'appuie pas nécessairement les conclusions du rapport, que ce n'est pas nécessairement sa politique... L'intérêt de tout cela et l'avantage de tout cela, c'est que ça permet à tous ceux qui sont préoccupés par le transport en commun... Au niveau de l'Assemblée nationale, par exemple, c'est normal, ce sont des instruments qu'il me semble normal de mettre entre les mains également de l'Opposition et de certains organismes qui peuvent avoir des priorités au point de vue des études du problème du transport en commun. Ils sont en mesure, après cela, de faire des recommandations et de prendre des positions très précises.

M. Mailloux: Je pense que, dans...

M. Bédard (Chicoutimi): Je m'excuse. On en a pris lorsqu'on a eu le débat sur la motion de blâme que nous présentions contre le gouvernement sur l'absence de politiques globales, au niveau du transport en commun. Nous avançons une idée globale qui était l'intégration des différents modes de transport, les transports payants et les trans-

ports non payants, la possibilité d'essayer de voir si on ne peut pas changer cette situation qui fait que, à l'heure actuelle, les transports payants sont entre les mains de l'entreprise privée et les transports non payants sont entre les mains des municipalités, ce qui fait que, en fin de compte ce sont les citoyens qui paient. On l'a avancée. C'est évident que c'est avec les éléments qu'on peut avoir, mais il me semble que, lorsque des études comme cela sont faites, il y a un avantage, pour l'ensemble de la population, à ce que ce soit connu.

Si le gouvernement erre dans ses positions ou si l'Opposition erre dans ses positions, il s'agit d'en faire l'analyse et de porter un jugement de valeur après.

M. Mailloux: J'avais affirmé, je pense, au début de l'étude des crédits, que l'ensemble des rapports pourrait être rendu public dans les semaines qui vont suivre. J'avais dit, à ce moment, huit semaines, du moment où on en a discuté au comité interministériel, mais cela nous reporte à peu près à six semaines d'ici.

A ce moment, le comité interministériel — que ce soient les Affaires municipales, l'Agriculture, l'Environnement — pourrait avoir fait sa propre évaluation et faire en sorte qu'à ce moment le gouvernement dise l'opinion qu'il retient et mette les études entre les mains de tous ceux qui voudraient...

M. Bédard (Chicoutimi): Cela a justifié jusqu'à quel point nous devons avoir raison dans ce que nous avançons.

M. Mailloux: Cela ne dépassera pas six semaines.

M. Bellemare (Johnson): M. le Président, dans le transport en commun, si le député de Chicoutimi me le permet, il avait été question de subventions spéciales pour l'achat d'autobus. Le gouvernement du Québec maintiendra aussi sa participation financière de 30% à l'achat d'autobus fabriqués au Québec, dont bénéficient les commissions de transport. Sur cela, j'ai posé une question en Chambre la semaine passée; cela apparaît dans le journal des Débats du vendredi 2 avril, au sujet de la compagnie MAN. On m'a répondu qu'il n'y avait aucune négociation dans le moment, mais qu'il pourrait peut-être y en avoir assez prochainement. Il y a une chose que je voudrais savoir.

Quand il s'est agi de donner le contrat des autobus à la General Motors, il y avait eu une étude, qui n'a jamais été publiée, d'après laquelle seize des dix-sept recommandations étaient supérieures, comme sécurité, comme devis et toutes ces choses, à la compagnie General Motors. Je voudrais savoir si cela est vrai, si cela existe, ces seize recommandations qui étaient supérieures à la compagnie General Motors, et si c'est possible de revoir ces seize conditions qui permettraient à la MAN de pouvoir s'installer au Québec, parce que ce qu'on achète actuellement, c'est un produit qui n'est pas fait chez nous. C'est un produit de la General Motors qui est fait ailleurs.

Je serais bien heureux si on avait une compagnie compétitrice dans la province de Québec,

que cela s'appelle MAN, que cela s'appelle autre chose, mais qui s'établirait chez nous pour produire ces autobus. Là, vous allez avoir encore un contrat de 1200 à 1500 autobus qui va être donné très prochainement, 800 à la CUM de Montréal et 400 autres ailleurs. Il y a là une ouverture possible. D'après ce qu'on me dit, je n'ai pas rencontré personnellement les gens de la compagnie MAN, mais j'ai vu quelqu'un qui est très intéressé auprès de cette compagnie, si ces conditions étaient publiées, on verrait toute la différence qui existe entre le produit de la General Motors et celui de MAN, parce que, dans le rapport qui a été fait au gouvernement, il y a eu seize articles qui étaient supérieurs à la production d'autobus de la General Motors. Là, vu qu'on s'en vient vers un autre contrat assez important, si cela donnait l'ouverture à l'établissement d'une compagnie comme celle-là dans le Québec, là on aurait une concurrence qui serait valable. C'est la question que j'ai voulu poser au ministre. Le ministre m'a répondu en sous-question: Il n'y a pas de négociation précise devant mener à la conclusion d'une entente la semaine prochaine. C'est bien sûr.

Il peut y avoir des discussions pour établir le marché et voir dans quelles conditions ceci pourrait se réaliser prochainement. D'abord, ma première question, ce sont les seize recommandations qui ont été données. Il y en a dix-sept en tout, mais il y en a seize qui étaient supérieures.

M. Mailloux: M. le Président, si vous me le permettez, au moment où le ministère de l'Industrie et du Commerce a discuté de la venue éventuelle de la compagnie MAN dans le territoire québécois, pour la fabrication éventuelle des 500 autobus que réquisitionnait la Commission de transport de Montréal, il est vrai que, dans le rapport technique qui était soumis à l'attention des officiers du ministère de l'Industrie et du Commerce, dont M. Charland et ses principaux officiers ont pris connaissance, si la mémoire m'est fidèle, il y avait treize points sur lesquels l'on retraçait une plus grande sécurité, un meilleur confort, de toute façon, treize points majeurs où il semblait que cette fabrication par la compagnie même avantageait la personne qui était transportée dans ce type de véhicule.

Quand les soumissions publiques ont été ouvertes, il faudrait peut-être se rappeler que c'est la compagnie MAN qui a été en défaut de ne pas produire sa soumission en temps voulu, puisqu'à ce moment, si la compagnie MAN avait respecté les délais des demandes de soumissions, aurait été la seule soumissionnaire et on se serait retrouvé avec un fabricant québécois.

La compagnie MAN, si ma mémoire m'est fidèle, a demandé à deux reprises un délai pour préparer sa soumission...

M. Bellemare (Johnson): Oui.

M. Mailloux: ... deux délais qui ont permis à la compagnie General Motors, qui sentait venir une concurrence, d'entrer avec un prix inférieur, je

pense d'environ \$5000 au prix des autobus de MAN.

Alors, en premier lieu, nous étions extrêmement déçus des désirs de MAN de retarder la soumission parce qu'on sentait venir le concurrent ontarien qui allait amener un prix de concurrence pour éviter d'avoir quelqu'un sur place pour les commandes ultérieures.

Et je pense avoir moi-même affirmé, comme mon collègue M. Saint-Pierre, à ce moment, qu'on aurait préféré de beaucoup, malgré que le prix fût supérieur, voir le concurrent s'établir. La décision appartenait quand même à la Commission de transport de Montréal de choisir entre les deux soumissions qui lui étaient offertes; pour éviter toute critique, étant donné que c'était une soumission publique, nonobstant le fait qu'il y avait treize parties de l'équipement qui pouvaient rendre les véhicules plus sécuritaires et plus confortables; on a choisi le prix le plus bas en se disant, semble-t-il, que les autobus de General Motors respectaient quand même l'ensemble du devis qui avait été formulé par la Commission de transport.

À la suite de cette commande, les autobus ont continué d'être fabriqués en Ontario et ils ont été assemblés dans le Québec. On a ajouté un montant supplémentaire pour la valeur rajoutée au Québec.

Il y a actuellement un dilemme entre le ministère des Transports, le ministère de l'Industrie et du Commerce et la compagnie General Motors, puisque nous constatons que ce qu'elle prétend de valeur rajoutée au Québec ne correspond pas à ce que le Vérificateur général de la province a constaté; dans sa prétention, elle ajoute la fabrication québécoise qui s'adresse à l'exportation pour en arriver à un volume de 41% ou de 42%, mais, dans chacun des véhicules, le Vérificateur général constate qu'il n'atteint pas le critère de 40% mentionné.

De toute façon, nous — le ministère des Transports et le ministère de l'Industrie et du Commerce — vérifions les technicités avec le bureau du Vérificateur général de la province; la compagnie General Motors a fait également référence, dans la lettre d'intention, au pacte canado-américain qu'elle semblait respecter — le pacte de l'auto.

De toute façon, nous sommes en négociation actuellement. Nous n'avons pas payé — malgré que l'argent fût disponible pour les dernières séries fabriquées — étant donné la divergence d'opinions qui persiste entre les autorités des ministères concernés et le Vérificateur général et la compagnie General Motors.

Il s'en vient d'autres commandes importantes. Est-ce que, avec ce qui s'est produit lors de la première commande, la compagnie MAN pourrait être intéressée à revenir à la surface?

Il y a eu des discussions, non formelles et il y a eu une deuxième compagnie, qui est française, qui rencontrera les autorités du ministère le 20 avril prochain. Cette compagnie est intéressée également à connaître les intentions du gouvernement, le besoin des commissions de transport

et à faire une offre de service pour s'établir au Québec.

Je présume que, dans les discussions non formelles avec MAN, il sera peut-être possible que cette compagnie reprenne également la négociation.

À présent, si c'est une volonté gouvernementale, nonobstant les prix qui pourraient être donnés lors d'une soumission publique, serait-il avantageux de privilégier un concurrent qui n'est pas établi, mais qui s'établirait?

Dans mon esprit, il est indiscutable qu'au moment de la première soumission, il était extrêmement important qu'il y ait un concurrent, même à prix plus élevé, mais en tenant compte quand même qu'il y avait amélioration sur treize pièces d'équipement, et qu'on aurait dû accepter une concurrence, même à ces prix, et je pense que, pour les commandes ultérieures, on aurait eu au moins une dualité ou une pluralité de fabricants ici dans le Québec.

Quant à moi et quant au ministre de l'Industrie et du Commerce, c'est indiscutable qu'on souhaiterait fortement une reprise des négociations plus accentuée avec les éventuels constructeurs, mais, vu le grand nombre de véhicules qui devront être construits au Québec et qui continueront, si nous n'avons qu'un seul fabricant de l'Ontario, à assembler au Québec mais à fabriquer à l'extérieur...

M. Bellemare (Johnson): M. le ministre, merci pour avoir admis que vous aviez un rapport technique indiquant que treize articles étaient supérieurs à ceux de la General Motors. Je comprends...

M. Mailloux: Voudriez-vous que mon sous-ministre, M. Charland, vous donne quelques informations supplémentaires?

M. Bellemare (Johnson): Mais oui, d'accord.

M. Mailloux: Quant au côté technique.

M. Bellemare (Johnson): Pour le côté technique, est-ce possible d'avoir ce document où les treize...

M. Mailloux: C'est un rapport interne à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, qui a servi justement pour accommoder le conseil d'administration. Mais, même si l'autobus GM rencontrait exactement le devis, c'est-à-dire un minimum de qualité, on constatait, là-dedans, qu'à certains égards — parfois l'opinion pouvait être subjective — l'autobus MAN aurait satisfait à la norme minimale et encore, peut-être même, aurait dépassé l'autobus General Motors. Cependant, ce qui a fait le décompte ou la décision, c'est qu'à la fin, sur un montant soumissionné, à ce moment, d'environ \$55 000 ou \$58 000, l'écart entre les deux soumissions était de \$5000 par autobus. Pour une commande de 500 autobus, c'était appréciable et

la décision de la commission a été de prendre l'autobus GM qui coûtait moins cher.

M. Bellemare (Johnson): Est-ce qu'à ce moment il n'y a pas eu une prise de position de la part de GM d'aller même en bas de son prix de revient, de son prix de fabricant, pour essayer d'éloigner un concurrent, mais un concurrent qui nous aurait fait énormément de bien dans la province de Québec, à cause de son investissement dans le temps et pour l'avenir? Parce que c'est un concurrent qui est responsable. Vous m'avez parlé d'un concurrent qui viendrait peut-être de la France, très prochainement, le 20 avril. On vient de vivre une expérience qui a été très coûteuse à la province: l'affaire de Renaud. On a investi énormément, la province avec la Société centrale d'hypothèque, la Société... On a investi énormément en privilégiant cette société pour venir s'établir chez nous, regardez ce que cela a produit. Il faudrait être prudent. Quant à MAN, je suis persuadé, après certaines rencontres que j'ai eues avec une personnalité, qu'elle serait disposée à reprendre les négociations, mais sans demander davantage. Je pense que cela serait important qu'on puisse, nous autres personnellement, le ministère des Transports et le ministère de l'Industrie et du Commerce, tenter de reprendre, parce qu'elle est réellement intéressée à revenir et ne demande pas de concession comme on en a fait avec Renaud. Renaud a été une expérience qui a coûté cher à la province. Je signale le cas, puisqu'on discute du transport en commun et qu'il est question des autobus. Il y aura des contrats possibles et il ne faudra pas retarder s'il y a lieu. Vous avez peut-être quelqu'un qui est déjà en pourparlers ou le ministère de l'Industrie et du Commerce... La réponse que m'a faite le ministre... J'ai posé justement ma question, parce que, dans le temps, j'avais rencontré une personne qui me disait que MAN serait intéressée à reprendre les négociations.

M. Mailloux: J'espère qu'il y a unanimité du côté de l'opposition dans une telle perspective, parce qu'au moment où la Commission des transports a accepté la soumission publique, c'était sa responsabilité de juger entre les deux soumissions et c'était difficile de porter un droit de veto dans une telle perspective. Mon collègue et moi-même aurions vu favorablement le concurrent favorisé malgré la différence de quelques milliers de dollars, pour les conséquences ultérieures sur les autres soumissions publiques. Peut-être que, s'il y a unanimité, parce qu'à chaque fois qu'on n'accepte pas la plus basse soumission publique, vous imaginez quand même qu'on fait face à des...

M. Bellemare (Johnson): Ce n'est pas le sujet que j'attaque, M. le Président, j'attaque l'implantation dans la province de Québec, chez nous, d'un compétiteur.

M. Mailloux: C'est cette préoccupation que nous avons également et il ressort quand même que la commission de transport était placée de-

vant deux prix, ce qui lui apportait des montants supplémentaires à payer dans l'immédiat. Elle a jugé. Si, par contre, le gouvernement favorisait, de manière exceptionnelle, lors des prochaines négociations, pour qu'une compagnie étrangère puisse venir s'établir au Québec, il faudra peut-être se rendre plus loin que nous nous sommes rendus lors de la première soumission publique.

M. Bédard (Chicoutimi): ... le sens de ma question, au début des crédits, nous avons parlé du cas MAN et GM; le ministre, comme il nous l'a redit aujourd'hui, exprime qu'à ce moment-là, il aurait souhaité que ce soit une compagnie dûment installée ici qui puisse avoir le contrat de la construction de ces autobus avec toutes les implications que cela peut donner du point de vue de l'investissement, du point de vue du travail, du point de vue de l'emploi pour les Québécois. Est-ce qu'on peut s'attendre que le ministre aille plus loin qu'un souhait, que cela puisse se traduire par une volonté ferme et se traduire soit par une législation, soit une politique qui soit dans le sens de son souhait?

M. Mailloux: Je pourrais dire que devant les difficultés que nous rencontrons dans les anomalies que le Vérificateur constate dans la valeur ajoutée au Québec, j'ai eu plusieurs rencontres avec mon collègue de l'Industrie et du Commerce pour que, ultérieurement, devant d'autres commandes, on ne soit pas placé devant un phénomène semblable, s'il était prouvé que la compagnie General Motors se base sur certaines indications pour ne pas respecter entièrement la valeur ajoutée au Québec, parce que la fabrication dans le Québec, serait complètement différente de véhicules assemblés à Sainte-Thérèse.

M. Bédard (Chicoutimi): Mais, pour ne pas être placé devant des événements semblables, est-ce qu'il n'y a pas lieu de prévenir et, à partir du moment où il y a quelqu'un qui est capable de construire les autobus ici, d'indiquer une intention ferme au point de vue de la politique...

M. Mailloux: On comprendra que la compagnie MAN a été échaudée la première fois, malgré, comme je l'ai dit tantôt, qu'elle était en partie responsable, vu ses demandes de retarder l'ouverture des soumissions à deux reprises. Mais je pense qu'il y a lieu de reprendre les négociations. Mon collègue et moi-même allons faire l'impossible pour que la compagnie qui rencontrera mes officiers le 20 avril et l'autre qui était en cause à ce moment-là, MAN, soient invitées à regarder attentivement l'importante ou les importantes soumissions qui seront demandées.

M. Bellemare (Johnson): La compagnie française dont il est question, ce n'est pas Peugeot?

M. Mailloux: Non.

M. Bellemare (Johnson): Est-ce qu'on peut savoir le nom?

M. Mailloux: Saviem.

M. Bellemare (Johnson): Ma deuxième question. Est-ce vrai que le prix final pour chacun des autobus dépasse celui qui avait été prévu par MAN?

M. Mailloux: Le prix?

M. Bellemare (Johnson): Le prix final de \$55 000. Il y avait \$5000 de différence et cela dépasse le prix de la soumission. Vous dites qu'il y avait \$5000 de différence avec MAN et cela dépasse le prix de la soumission donnée.

M. Mailloux: Entre les deux soumissionnaires, MAN avait coté \$5000 et quelques cents.

M. Bellemare (Johnson): Mais là, actuellement, le prix livré par la compagnie General Motors dépasse le prix de la soumission.

M. Mailloux: La clause s'adressait à la compagnie MAN comme à la compagnie General Motors, aux deux. C'est une clause d'indexation.

M. Bellemare (Johnson): Mais actuellement, le prix dépasse celui de \$55 000.

M. Mailloux: Oui, en raison de l'indexation, une clause prévue au contrat.

M. Bellemare (Johnson): Oui, non pas seulement à cause de l'indexation, mais à cause aussi des conventions collectives qu'aurait subies MAN, mais à ce moment-là, la compagnie MAN s'engageait-elle aussi à accepter les conditions de l'indexation?

M. Mailloux: Ce que je pourrais dire ici, sans avoir le contrat devant moi, c'est que, autant l'une que l'autre, elles étaient obligées de respecter les mêmes conditions et la Commission de transports était obligée de respecter, à l'endroit des deux compagnies soumissionnaires, les mêmes conventions. Quant à l'augmentation qui est prévue pour les véhicules fabriqués par General Motors, on aurait fait face à la même augmentation dans la fabrication d'une autre compagnie qui aurait été acceptée. Cela s'appelle les clauses du contrat.

M. Bellemare (Johnson): A cause de l'installation dans la province de Québec, il y aurait eu, peut-être, des différences, parce que le montant

des conventions collectives qui se donne actuellement en Ontario est bien différent de celui de la province de Québec.

M. Berthiaume: En fait, il faut dire qu'au devis de l'appel d'offres figurait justement cette clause d'indexation, parce que le contrat comportait la livraison de quelque 500 autobus sur trois années de production. A ce moment-là, on avait installé, au devis, cette formule d'indexation qui comportait justement des critères relativement à la hausse des salaires, aux nouvelles conventions collectives et aussi à l'installation de General Motors dans la ville de Saint-Laurent, au Québec.

Parce que General Motors assemble maintenant à Saint-Laurent et c'est pour ça que le ministre disait, tout à l'heure, que c'est entendu que le prix livré actuellement, aujourd'hui en 1976, dépasse le prix qui avait été soumissionné en raison même de cette clause d'indexation.

M. Bellemare (Johnson): Combien de pourcentage?

M. Berthiaume: Je dirais que les derniers autobus livrés à Montréal, en l'année 1976, doivent approcher le coût de \$72 000, par rapport à un coût initial. Si je me rappelle, c'était autour de \$55 000 pour General Motors, \$59 000 pour MAN et le coût des autobus livrés sont autour de \$72 000.

M. Bellemare (Johnson): Cela voudrait dire qu'il y aurait eu \$22 000 de plus.

M. Berthiaume: Vous avez \$17 000.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, j'ai eu l'occasion d'en parler au ministre des Transports et à mon collègue de l'Opposition, étant donné que j'ai un engagement qui m'oblige à être là à midi, à moins que les autres membres de la commission aient objection, est-ce qu'on pourrait suspendre la séance?

M. Mailloux: Avant de terminer, est-ce qu'on est avancé?

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, il me restera seulement deux ou trois questions concernant ce programme.

Le Président (M. Houde, Limoilou): La commission suspend ses travaux jusqu'à cet après-midi, après la période des questions.

(Suspension de la séance à 12 h 2)

Reprise de la séance à 16 h 25

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

La commission des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement continue cet après-midi l'étude des crédits du ministère des Transports. Nous en étions, je pense à l'élément 2 du programme 1. Je pense que le ministre a un court commentaire à faire, au départ.

M. Mailloux: M. le Président, ce matin, nous avons parlé du problème d'un contrat qui avait été accordé à la compagnie General Motors pour 500 autobus scolaires. Je voudrais simplement ajouter le commentaire suivant: Au moment de l'attribution du contrat, d'après l'étude faite par la Commission de transport de Montréal, les officiers chargés de l'entretien des véhicules, qui connaissent très bien le véhicule de fabrication canadienne ou ontarienne, de General Motors, avaient certaines réserves au sujet d'un nouveau véhicule pour lequel toutes les forces d'entretien de la CUM devraient être renouvelées. On devrait étudier un nouveau mode de fabrication.

En raison du climat exceptionnel que le Québec connaît en période hivernale, la compagnie MAN avait quand même fait circuler des autobus sur les routes du Québec, pour faire l'expérience demandée par la Commission de transport sur les effets d'un climat plus rigoureux que le climat européen sur les véhicules. Je pense que cela avait été assez concluant, l'apport de l'expérience MAN. S'il arrivait que d'autres compagnies — avec qui nous pourrions discuter ultérieurement — qui désireraient s'implanter dans le Québec veuillent soumissionner, il faudrait qu'elles fassent avec leurs propres véhicules la même expérience qui a été tentée par MAN pour prouver qu'avec un climat extrêmement rigoureux, les pièces, la mécanique pourraient résister favorablement, en concurrence avec des véhicules qui sont quand même connus, mais qui sont de fabrication nord-américaine.

Je voulais ajouter ceci. Les documents que vous avez demandés vous parviendront aussitôt qu'ils seront photocopiés. Je pense que, durant les séances de la commission, on déposera les copies de contrat dont la Commission de transport s'est servie pour accorder le contrat à la compagnie General Motors.

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends que, pour General Motors, il n'était pas nécessaire de procéder à l'expérience du genre de routes que nous avons ici, en Amérique du Nord, puisque, déjà, cette compagnie a des autobus qui répondent à certains critères de température ou de genre de routes.

Maintenant, concernant justement ce même problème de General Motors et de MAN — on me corrigera si ce n'est pas le cas — on nous a dit ce matin que General Motors avait une offre de \$55 000 par autobus — c'est cela? — alors que, pour MAN, c'était \$59 000 ou \$60 000. Au moment

où on se parle, la fabrication de ces autobus est rendue à \$72 000. En conséquence, est-ce que General Motors accuse des pertes, par rapport au contrat que cette compagnie a conclu? Ou encore, est-ce que cela a été compensé par le gouvernement?

Le ministre doit voir venir ma question. Je voudrais savoir s'il y a des subventions qui ont été données par le gouvernement à General Motors pour faire face à la situation d'augmentation du prix des autobus?

M. Mailloux: Mon sous-ministre, M. Charland, peut facilement vous éclairer, et quand vous prendrez connaissance des devis de soumission, vous verrez, à ce moment, les exigences et les implications pour certaines clauses d'indexation qui y étaient contenues, mais au contrat de la Commission de transport de Montréal et non pas au contrat du ministère des Transports. Je pense que M. Charland peut vous éclairer valablement.

La clef de ce problème réside véritablement dans le devis d'appel d'offres. Le devis spécifiait le nombre d'autobus, la qualité requise de ces autobus, les indices de performance, mais aussi un régime d'indexation, parce que le contrat de livraison devait s'étendre sur trois années.

Dans le devis, nous avons inclus une formule d'indexation du prix soumissionné, lequel devait évoluer automatiquement, en fonction de certains critères, par exemple, relatifs aux salaires des employés ou à l'achat de certaines pièces d'équipement. Le devis spécifiait cette formule et tous les concurrents soumissionnaires pouvaient en disposer. Ils l'ont utilisée. Donc, l'application de la formule se fait naturellement pour celui qui a obtenu le contrat, General Motors, à partir d'un prix original de \$55 000 pour le premier lot d'autobus à l'échéance de livraison et, à chacune des échéances de livraison, le prix est ajusté suivant la formule qui a été agréée par le demandeur, donc par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

M. Bédard (Chicoutimi): On peut se poser la question, parce que c'est évident qu'une compagnie comme General Motors peut se permettre d'être peut-être même déficitaire sur un contrat, afin d'éloigner un concurrent possible.

M. Mailloux: C'est venu à notre esprit.

M. Bédard (Chicoutimi): Dans le cas du MAN, c'est malheureux. C'est une compagnie québécoise qui aurait pu donner des emplois. Mais il n'y a pas eu de subvention?

M. Mailloux: Il n'y a pas eu autre chose que le respect intégral du devis accepté, que tous les soumissionnaires reconnaissaient également.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, j'aurais deux petites questions concernant l'élément 2, presque tout le programme au complet.

Premièrement, je voudrais revenir sur un point soulevé ce matin. On a parlé du transport en

commun au Saguenay, des problèmes qui existent à l'heure actuelle. J'ai bien compris le ministre d'Etat et le ministre des Transports qui m'ont dit que, concernant les réclamations des employés de Transport régional, leurs droits seraient préservés, quelle que soit la solution qu'on puisse apporter au niveau du transport en commun. Est-ce bien cela?

M. Berthiaume: C'est exact. Sauf que j'aimerais simplement apporter une nuance. Nous assurons le comité intermunicipal que nous sommes disposés à appuyer moralement et financièrement dans ce sens.

M. Bédard (Chicoutimi): Egalement, j'espère avoir bien saisi, vous nous avez dit que, concernant Transport régional, le ministre d'Etat projetait de rencontrer assez rapidement ces gens afin de savoir, une fois pour toutes, s'ils veulent faire du transport régional et à quelles conditions. Quelles sont leurs exigences pour que se dénoue, une fois pour toutes, la crise qui existe au niveau du Haut-Saguenay?

M. Berthiaume: Exactement.

M. Bédard (Chicoutimi): Pouvez-vous me dire dans le temps quand le ministre d'Etat pense pouvoir faire cette rencontre?

M. Berthiaume: En ce qui me concerne, c'est strictement une question de disponibilité de ma part. Cette semaine, c'est un peu difficile, à cause de la commission parlementaire. Je pense bien qu'aussitôt que nous aurons terminé, je serai disposé à les rencontrer, si cela leur convient.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

Une dernière question concernant le transport en commun en ce qui a trait aux perspectives des coûts. A plusieurs reprises, au cours des derniers mois, le ministre a laissé entendre que les coûts du transport urbain au Québec allaient se multiplier au cours des dix prochaines années, au point d'atteindre — je l'ai retenu — un prix "astronomique". Quand le ministre nous dit cela, je voudrais savoir s'il se base sur des études pour faire une déclaration de ce genre. Si c'est le cas, le ministre serait-il d'accord pour déposer ces études?

M. Mailloux: Avant de donner une réponse, je voudrais vérifier la source des renseignements à laquelle je faisais allusion. Je pense que c'est le ministère des Affaires municipales qui, à ce moment, était responsable des subventions versées aux commissions de transport et qui avait fait programmer l'augmentation des dépenses pour les dix prochaines années. Au moment où cela nous a été présenté, nous, les membres de la Trésorerie, nous sommes restés estomaqués par la courbe accentuée de l'étendue des immobilisations et des dépenses pour le métro et l'ensemble du transport en commun. Je pourrais m'informer si ces documents, qui appartiennent aux Affaires municipales et qui avaient été soumis à notre attention, pourraient être...

M. Bédard (Chicoutimi): Ils pourraient nous être communiqués, peut-être?

M. Mailloux: Oui, mais je voudrais quand même demander l'autorisation à mon collègue, qui était quand même propriétaire des études en question.

Le ministère avait ces études et les avait soumises à la Trésorerie pour considération. Je sais que la Trésorerie est restée estomaquée devant les chiffres qui apparaissaient à la suite des études entreprises par le ministère des Affaires municipales.

Je vérifierai s'il est possible que ces études soient rendues publiques. Je me ferai un plaisir d'en communiquer la teneur.

M. Bédard (Chicoutimi): Disons que cela concerne surtout l'aspect du coût que cela peut représenter.

M. Mailloux: Le coût du transport en commun pour dix ans.

M. Bédard (Chicoutimi): Jusqu'à maintenant, le ministère des Transports a à livrer, soit à l'Assemblée nationale ou encore au public, certains projets, certaines études ou encore, certains débuts de politique d'aide au transport du point de vue financier, du moins, à court terme.

Ce que je voudrais savoir, en ce qui concerne les projets à long terme, si le ministre a entrepris des études prospectives sur l'importance que va prendre le transport en commun dans les dix prochaines années, compte tenu, entre autres, d'une raréfaction des combustibles traditionnels, pétrole, etc. et compte tenu également de l'augmentation du tissu urbain, des villes qui s'agrandissent.

Si c'est le cas, je voudrais savoir si, quant à la question d'étude, des modes de transport en commun en fonction des prochaines années, le ministre ou son ministère a un certain canevas tracé pour effectuer ces recherches.

M. Mailloux: Ce que je pourrais dire à ce moment-ci, à la suite de la consultation interministérielle dont je parlais il y a quelques jours, principalement pour les transports en commun dans la région métropolitaine de Montréal, il est indiscutable que l'on rejoint les préoccupations en ressources énergétiques et autres, puisqu'il est question de transport intermodal.

M. Bédard (Chicoutimi): Hum! Hum!

M. Mailloux: Tantôt, on parlait des chiffres astronomiques dont on avait pris connaissance à la trésorerie. Cela supposait, à ce moment-là, qu'il y avait des constructions de métro — on en connaît le coût — à \$51 millions le mille. Cela supposait tout l'ensemble des systèmes de transport intermodal organisé principalement dans cette région qui est la plus densément peuplée du Québec.

Tous ces points-là sont à l'attention du comité interministériel qui déposera un rapport intermi-

nistériel dans les six ou sept prochaines semaines et cela rejoint les préoccupations des coûts, des systèmes de transport à mettre en place, de l'urbanisation, des services publics à organiser, des contraintes de l'environnement, des terres agricoles à protéger.

Cela rejoint, en fait, les préoccupations de chacun de ces ministères, mais cela rejoint également les préoccupations de sauvegarder l'énergie dont on manque actuellement. C'est un peu pour cette raison, je pense, que le ministère des Transports a hésité, un moment donné, à rendre publiques certaines études, telles celle du groupe BAREM, parce qu'il faudrait quand même que le gouvernement se prononce sur le type de véhicules qui devraient circuler sur les circuits de transport à mettre en place. Possiblement qu'il y a des divergences d'opinions, que ce soit sur les trains électriques ou autres. M. Charland pourrait quand même, s'il le désire, vous éclairer davantage.

M. Bédard (Chicoutimi): On avait même parlé, à un moment donné, de la possibilité d'accélérer le transport entre Chicoutimi et Québec, par la mise sur place d'un petit train, faute d'un boulevard à quatre voies.

M. Mailloux: Il y a le train LRC dont peut vous parler également M. Charland, sur lequel il y a eu des expérimentations de faites. Je devais moi-même, en compagnie de mes officiers, aller circuler de Trois-Rivières à Québec pour prendre connaissance non seulement de sa résistance, mais du confort et du type de véhicules qu'une compagnie québécoise met de l'avant.

Je pense que l'ensemble de la problématique du transport, dans la région de Montréal, va demander une intégration des besoins qui, jusqu'ici — on le constate — ont été passablement cloisonnés entre les diverses juridictions impliquées là-dedans. Elles sont fédérales, pour le transport ferroviaire. Elles sont provinciales pour d'autres réseaux de transport, d'autant plus provinciales qu'il y a un régime de subventions statutaires et aussi, de niveau local, dans les petites municipalités où il y avait des transporteurs privés.

Aujourd'hui, on arrive à une intégration de tous ces réseaux. C'est pourquoi la démarche dont parle le ministre, qui va s'adresser à un groupe interministériel, va nous permettre certainement de faire le décompte des besoins d'aujourd'hui et aussi de compiler les besoins sur les quatre ou cinq prochaines années, en termes d'identification des interventions et des coûts directement impliqués là-dedans.

Cela nous permettra ultérieurement, j'imagine, de faire certaines reconciliations entre des dossiers qui évoluaient plutôt en parallélisme, parce qu'ils étaient de juridictions gouvernementales différentes.

C'est un dossier qui va très bien s'inscrire aussi dans la formulation d'une nouvelle politique nationale que nous a prédite ou qu'a bien voulu mettre à notre connaissance le fédéral dernièrement, en disant qu'il allait évoluer dans sa politique nationale en proposant des concepts élargis.

M. Bédard (Chicoutimi): Quand vous parlez de politique nationale, j'imagine un peu le déblocage du fédéral, qui avait promis aux dernières élections — le ministre l'a rappelé à maintes et maintes reprises — d'aider le provincial pour régler le problème du transport en commun à cause des coûts que cela représente? Y a-t-il eu un déblocage de ce côté? Peut-on dire qu'il y en a un?

M. Mailloux: Non. On peut dire que cela n'a pas été vite, parce que, lors de la dernière rencontre que j'ai eue avec M. Lang en compagnie de mon collègue et des officiers, on a forcément parlé du problème des trains de banlieue pour lequel, en période électorale, on avait dit qu'on mettrait passablement d'argent en disponibilité; aujourd'hui, on semble faire un recul sur ce qui avait été promis à ce moment.

Mais, de toute façon, nous avons fait valoir les arguments à l'appui du maintien de certains trains de banlieue qui ont été organisés avec la collaboration d'un autre ordre de gouvernement que le nôtre; le gouvernement du Québec n'est pas prêt à assumer la responsabilité des déficits que doivent assumer certaines compagnies de chemin de fer, mais il ressort quand même que, dans notre optique, certains de ces systèmes de transport pourraient, en étant améliorés, par les différents ordres de gouvernement... Cela répondrait peut-être à des coûts moindres à la desserte de certaines populations en périphérie de Montréal, pour parler des lignes de Repentigny, si vous voulez.

Je pense qu'on invite actuellement le gouvernement fédéral à se pencher davantage sur sa responsabilité et à aider les différents ordres de gouvernement, municipal ou provincial, à tâcher de trouver le transport "intermodal" qui pourrait davantage convenir pour éviter d'autres investissements trop dispendieux.

M. Bédard (Chicoutimi): Autrement dit, le ministre demeure inquiet sur la possibilité de sensibiliser le fédéral à donner suite à des...

M. Mailloux: Tant qu'il n'y aura pas un refus catégorique, il est indiscutable que je ne peux pas dire que je suis extrêmement pessimiste, mais il faudra continuer à négocier pour l'inviter à prendre ses responsabilités.

M. Bédard (Chicoutimi): J'imagine que, dans la préparation d'une politique globale du transport en commun et que dans le règlement des problèmes qui surgissent dans tout le Québec, il est important, pour le ministre des Transports, d'avoir quand même assez vite une réponse du fédéral de manière à pouvoir, si c'est un non catégorique comme cela l'a été dans le cas du déficit olympique ou encore dans le cas des \$500 millions du ministre de la Justice, programmer en fonction de nos besoins, mais en fonction de nos capacités financières aussi.

M. Mailloux: J'ai cru comprendre — je pense que mon sous-ministre pourrait corroborer — lors de la dernière rencontre que nous avons eue à Ot-

tawa récemment, que les officiers du ministère, principalement le sous-ministre en titre, M. Sylvain Cloutier, qui est originaire de la région de Trois-Rivières, semblait davantage sensibilisé aux réponses à donner dans un assez bref délai — cela ne veut pas dire trois jours — autant dans ces problèmes que dans ceux des transports maritimes qui nous préoccupent également dans certains endroits.

On espère que les mois qui suivront pourront apporter quelques déblocages et des réponses plus affirmatives.

M. Bédard (Chicoutimi): Peut-on aller jusqu'à dire qu'il faut au moins que vous ayez cette année une réponse claire et précise de la part du fédéral?

M. Mailloux: Il faudrait l'espérer et même...

M. Bédard (Chicoutimi): Si non, cela peut compromettre toute...

M. Mailloux: Dans certains cas, bien avant la fin de l'année. Dans le domaine maritime, nous espérons une réponse dans les semaines qui vont suivre. Il y a eu un protocole d'entente par lequel les fonctionnaires continuent les discussions. Je pense qu'actuellement, il y a un déblocage quand même qui semble...

M. Bédard (Chicoutimi): Psychologique?

M. Mailloux: Non, il est peut-être plus que psychologique. Il semble y avoir une volonté qu'on ne notait pas précédemment.

Le métro de Montréal

M. Bédard (Chicoutimi): Quand à la continuation du métro de Montréal, est-ce que vous pourriez nous dire quels sont au juste les projets de prolongement de métro qui seront réalisés et ceux qu'on songe à remplacer par un transport de surface?

M. Berthiaume: Il y a seulement deux lignes qui ont été mises en cause dans les déclarations publiques, l'une vers l'est, vers Pointe-aux-Trembles et l'autre vers Saint-Laurent. Je dis cela pour dire que toutes les autres lignes ne sont pas mises en cause. Même celles vers Saint-Laurent, on prévoit un prolongement jusqu'au chemin de la Reine-Marie ou Jean-Talon.

Une Voix: Décarie.

M. Berthiaume: C'est cela. On met en doute l'opportunité d'aller jusqu'à Côte Vertu ou au-delà, principalement parce qu'il existe une ligne de chemin de fer qui dessert cette population présentement. Une ligne de chemin de fer pour donner un transport rapide peut se développer à un coût approximatif de \$5 millions le mille, en dollar d'aujourd'hui, par rapport à \$52 millions pour le métro. C'est une première raison pour se poser des questions sur ce genre de dépenses. Une deuxième

raison: plus l'extrémité d'une ligne de métro est éloignée, plus cela prend de temps naturellement à descendre au point central. Cela va de soi, sauf que...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est assez normal aussi.

M. Berthiaume: Cela va de soi, mais beaucoup de gens ne se rendent pas compte de la différence entre une ligne de chemin de fer pour les banlieusards et un métro. Une ligne de chemin de fer pour les banlieusards, sur une distance de dix milles, peut inclure cinq stations; tandis que pour une ligne de métro, il va peut-être y en avoir 25. Ce n'est pas tellement le temps en cours, c'est-à-dire en vitesse, qui compte, mais c'est le temps d'arrêt. Si je dois me rendre à Pointe-aux-Trembles en métro, il y a 26 stations de métro, si je me souviens bien, si on calcule le temps d'arrêt, le temps de ralentissement, le temps de reprendre de la vitesse, cela va prendre une heure pour se rendre au centre-ville, peut-être plus. Alors, on met en doute l'efficacité du métro; non seulement son coût, mais son efficacité.

Maintenant, il semble que la ligne de l'est soit moins contentieuse que l'autre.

Les autorités de la Communauté urbaine de Montréal, la CTCUM semblent tenir plus ou reconnaître plus nos arguments quand on parle de la ligne de l'est et quand on parle de la ligne de Saint-Laurent. A tout événement, les discussions sont en cours là-dessus et je ne peux pas vous dire, de façon catégorique, que l'une ou l'autre des lignes ne sera pas prolongée tel qu'il avait été annoncé il y a X temps. Mais c'est quand même l'opinion du ministère et nous cherchons, je pense que je peux le dire, présentement quelle autorité légale le ministère pourrait avoir, hypothétiquement, pour faire valoir son point de vue d'une façon plus ferme.

M. Mailloux: Sur la dernière facette du problème dont vient de parler mon collègue, c'est que le ministre des Transports n'a pas le droit de veto sur les immobilisations que désirent effectuer les commissions de transport. Par contre, la commission municipale doit se prononcer sur les emprunts des municipalités qui désirent construire des systèmes de transport alors qu'il appartient à la communauté municipale de se prononcer favorablement ou non sur une demande d'emprunt qui lui est présentée. Mais ce n'est pas le ministre des Transports qui a l'autorité pour refuser une volonté exprimée par une municipalité qui voudrait prolonger un métro ou un autre système de transport. C'est le ministère des Affaires municipales, après la commission municipale.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que le ministre trouve que ça pourrait être une déficience au niveau de la loi pour permettre au ministre des Transports de planifier avec plus de sûreté, sans imposer? Naturellement, il y a toujours la question d'imposition qui répugne à n'importe qui. Mais

c'est plutôt, j'imagine, le chemin de la négociation que vous prenez dans ce sens?

M. Mailloux: J'imagine que, si le gouvernement déclarait qu'il met en doute tel prolongement pour des coûts qu'il prétend être trop dispendieux pour la capacité de payer des contribuables et pour la subvention qui est accordée sur ces déficits, sur les immobilisations, à ce moment-là, le gouvernement, par le ministère des Affaires municipales et la commission municipale, pourrait quand même apporter les arguments nécessaires pour inviter à une réflexion plus grande.

Protection des chauffeurs de taxi

M. Bédard (Chicoutimi): Il y avait une autre question concernant toujours le transport, j'imagine, concernant la protection des chauffeurs de taxi. Parce que le ministre d'Etat aux transports avait déjà soulevé cette question, surtout lorsqu'il avait fait part d'une certaine politique, si on peut l'appeler ainsi, au niveau des chauffeurs de taxi. Vous le savez, chaque année, le nombre de chauffeurs de taxi victimes de vol ou d'agression de la part d'individus augmente de plus en plus et, à chaque agression, plus spécialement quand le chauffeur est tué, les autres chauffeurs réclament des mesures.

C'est comme quand un policier est tué; d'une certaine façon, il y a la réaction normale à l'intérieur des gens qui oeuvrent dans le même secteur. Lorsque ceci arrive à un chauffeur de taxi, les autres en profitent, c'est normal, pour réclamer des mesures de protection plus grandes et, après, ils songent aux moyens de se protéger. Ce que je voudrais savoir, c'est si le ministère a entrepris des études sur la sécurité des chauffeurs de taxi et sur les moyens de l'améliorer.

M. Berthiaume: Au mois de décembre, je crois, si ma mémoire est bonne, à l'Assemblée nationale même, où a été soulevée la question des chauffeurs de taxi qui voulaient se regrouper, j'ai répondu, à ce moment-là, que nous étions à former la ligue de taxis dans l'agglomération A-11 qui occupait tous les effectifs du service de taxi du ministère des Transports et que, lorsque cette ligue serait formée, et que l'élection aurait eu lieu, on pourrait à ce moment-là s'attarder au problème spécifique du regroupement des chauffeurs de taxi. Effectivement, le regroupement a eu lieu dans l'agglomération A-11; par contre, la validité de l'élection est contestée par certains et le service de transport par taxi est encore occupé par le problème de regroupement des propriétaires. On n'a pas pu, à ce jour, s'attarder à la question des chauffeurs proprement dits. Ceci étant dit, je ne vois pas, de prime abord, que le ministère des Transports comme tel soit équipé pour traiter de la question de la sécurité physique des chauffeurs de taxi. Encore là, je dis cela à première vue. Cela relèverait plutôt du ministère de la Justice. Ceci étant dit, il est possible que, par un regroupement des chauffeurs de taxi, il y ait une meilleure prise de conscience du ministère des Transports et il y a

peut-être des choses qu'eux peuvent nous suggérer en ce qui concerne la sécurité, au point de vue de la réglementation, différentes choses de cette nature. À première vue, je n'en vois pas. Peut-être que le milieu pourrait m'en donner. Mais, à tout événement, cela demanderait, sinon l'intervention de...

M. Bédard (Chicoutimi): Au niveau des suggestions, il y avait certains propriétaires de taxi qui exprimaient, entre autres, l'idée de vouloir se munir de pare-balles au niveau...

M. Mailloux: ... automatiquement peser avec ses pédales...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela, qui se situeraient entre le chauffeur et les passagers.

C'est le genre de demande qui fait que, quand c'est accordé, cela demande des amendements, nécessairement, à la réglementation au niveau du ministère des Transports.

M. Berthiaume: Si on en fait une obligation...

M. Mailloux: Si on me permet un commentaire, je ne sais pas dans quelle revue ou dans quel journal j'avais vu que, si les chauffeurs étaient munis d'une pédale qui donnerait une signalisation avec une lumière donnée, sur le toit, immédiatement, ils pourraient faire comprendre au public qu'ils sont attaqués. J'aimerais presque mieux cela que les fameux chiens qu'on a en France. En France, la banquette avant est occupée par le chien et, ne connaissant pas trop les usages, j'ai voulu remplacer le chien et j'ai manqué me faire dévorer. Alors, au Québec...

M. Bédard (Chicoutimi): Vous pouvez vous asseoir normalement, en avant, comme un honnête citoyen.

M. Mailloux: J'ai voulu m'asseoir à la place du chien et cela n'a pas fait. Le chien n'a pas voulu.

M. Berthiaume: C'est pour cela que le ministre des Transports voulait mettre un policier dans chaque...

M. Mailloux: Quant à la lumière dont on parlait, qui pourrait être un signal de danger, je pense, à des coûts assez minimes, cela pourrait peut-être être une protection pour les chauffeurs, au moins quand ils sont dans une ville ou près de gens qui peuvent apercevoir une telle lumière qui signalerait à l'attention des forces policières que quelqu'un est en danger. Je pense que cela pourrait être regardé d'assez près.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, parce qu'il reste que le nombre d'agressions contre les chauffeurs de taxi, surtout dans une ville comme Montréal, dans les grands centres, va certainement en augmentant et il me semble qu'il y a besoin d'une action dans ce sens.

Le Président (M. Gratton): Est-ce que l'élément 2...

M. Mailloux: On s'entendrait peut-être pour que notre collègue de Johnson qui avait quelque très courtes questions à poser puisse revenir si l'Opposition le permet.

M. Bédard (Chicoutimi): Quand il reviendra, il n'y a pas de problème.

M. Mailloux: Quand il sera dégagé de la commission à laquelle il siège actuellement.

Le Président (M. Gratton): Élément 2.

M. Bédard (Chicoutimi): A l'élément 2, une autre question, M. le Président, concernant les wagons de métro pour les Olympiques. Le conflit de travail à la compagnie Bombardier de LaPocatière aurait considérablement — vous nous corrigerez si on a tort — retardé la livraison de nouvelles rames de métro devant être mises au service de la ligne olympique. Est-ce que le ministre ou le ministère est intervenu au niveau de ce conflit afin de parer à la situation qui pourrait être désastreuse au moment des Olympiques.

M. Berthiaume: Non, les seules réponses que je pourrais donner là-dessus, ce serait de répéter des choses que j'ai vues dans les journaux. Toute la question ne relève pas de nous, elle relève de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal; nous n'avons pas d'influence directe sur toute cette question. Mais, pour répéter ce que j'ai lu...

M. Bédard (Chicoutimi): Mais ne pensez-vous pas que des choses comme cela ne concernent pas simplement une commission de transport? Cela concerne aussi une politique du ministère. Il a le droit de mettre son nez là-dedans. Il me semble qu'il a le droit de pousser, dans un sens, au niveau d'une commission parlementaire.

M. Berthiaume: Oui, il y a deux choses là-dedans. Si, par une loi, on crée une commission de transport et qu'on lui donne une certaine autorité, on ne peut pas arriver, par la suite, et lui dire quoi faire.

Mais le fond de la question n'est pas cela. Le fond de la question, c'est qu'il y a un conflit de travail. Ce n'est sûrement pas le ministère des Transports qui est impliqué.

M. Bédard (Chicoutimi): Dans ce cas-là, c'est différent.

M. Berthiaume: Mais ce que je voulais dire — et je vous mets en garde, parce que c'est seulement ce que j'ai lu dans La Presse — c'est que la difficulté se créerait au moment des Olympiques. Il faudrait avoir une certaine réduction du service sur les autres circuits et non pas sur le circuit qui dessert le parc olympique.

On pourrait imaginer que le circuit qui va à Longueuil, au lieu d'avoir un train toutes les dix minutes, pourrait en avoir un toutes les douze minutes. C'est une détérioration du service sur les autres circuits, qui est temporaire, qui pourrait durer un mois. A ce que j'ai lu, ce n'est pas la fin du monde. D'autant plus que, l'été, l'achalandage baisse de toute façon.

C'est ce que j'ai lu et cela m'a paru raisonnable au point où... Je n'ai pas fait de...

M. Bédard (Chicoutimi): Dans un cas, comme vous le dites, c'est peut-être différent, parce que c'est une question de conflit de travail. J'imagine qu'il y a bien des problèmes qui, quand ils sont urgents, même s'ils relèvent d'une commission de transport, également le ministère des Transports...

M. Berthiaume: Oui. Autrement dit, si j'avais cru, en parlant aux autorités de la CTCUM qu'elles auraient pu faire quelque chose, peut-être que je leur en aurais parlé. Compte tenu qu'il s'agissait d'un conflit de travail, je ne voyais pas non plus comment pouvaient agir M. Hanigan ou d'autres, étant donné qu'il s'agit d'une tierce partie, Bombardier.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

Le Président (M. Gratton): Élément 2, adopté?

M. Bédard (Montmorency): Adopté.

Le Président (M. Gratton): Élément 3, transport des marchandises.

M. Bédard (Chicoutimi): On a pas mal discuté du problème en entier concernant le camionnage, la situation du transport routier au Québec.

Le Président (M. Gratton): Le programme 1 est adopté.

M. Bédard (Chicoutimi): Il y aurait peut-être une question additionnelle.

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

M. Mercier: Pour le transport des marchandises, je sais que le ministre, jeudi soir, a fait état de modifications concernant les camions et le nombre d'essieux pour la répartition des charges, etc.

Est-ce que le ministre a précisé, jeudi soir dernier — c'est ce que je voudrais faire préciser par le ministre — quand il prévoit mettre en vigueur.

M. Berthiaume: Je m'excuse auprès du député de Bellechasse, mais est-ce que le sujet qu'il aborde ne s'appliquerait pas plutôt à l'élément 3 du programme 2?

M. Mercier: Je sais que cela a été discuté jeudi dernier...

M. Berthiaume: Oui, dans les remarques générales.

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'ai pas d'objection à ce que le député en parle.

M. Mailloux: L'élément 3, le contrôle du transport.

Le Président (M. Gratton): Je suggérerais au député de Bellechasse d'en discuter au moment de l'étude prochaine de l'élément 3 du programme 2.

M. Mercier: Est-ce la même chose concernant les permis de transport pour le transport spécialisé?

M. Berthiaume: Je pense qu'on pourrait en parler. Mon opinion personnelle, c'est qu'on pourrait en parler immédiatement, ou à la Commission des transports, au programme... je ne sais plus...

M. Mailloux: Je préférerais, pour tout ce qui concernera les permis de transport, qu'on attende la présence de M. le juge en chef de la commission qui sera ici pour l'étude du programme 6. A ce moment, je pense que tout les députés pourront poser au président de la commission les questions pertinentes.

M. Mercier: Pour les ententes de réciprocité avec les Etats américains?

M. Mailloux: Non, c'est au programme 2, tantôt.

M. Berthiaume: On peut en parler tantôt.

M. Mercier: D'accord.

Le Président (M. Gratton): Nous reviendrons au programme 1.

M. Berthiaume: Js m'excuse, je ne veux pas contredire le ministre, mais je pense que la réciprocité, ce serait le bon moment d'en parler, pour le transport des marchandises.

M. Mailloux: Oui, à l'élément 3.

M. Berthiaume: Oui, c'est cela, à l'élément 3.

M. Mailloux: A l'élément 3 du programme 2.

M. Berthiaume: Du programme 1. L'un ou l'autre.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, on n'a jamais été trop strict dans l'ordre à suivre. Je n'y ai pas d'objection, moi non plus.

Le Président (M. Gratton): Le député de Bellechasse, je pense, va nous entretenir de la réciprocité.

Entente de réciprocité

M. Mercier: M. le Président, je vous remercie bien. Le ministre, ou son sous-ministre, pourrait-il nous entretenir des ententes de réciprocité passées avec l'Etat du Maine, relativement au transport du bois à pâte et des camionneurs américains, dont les véhicules sont immatriculés américains, du Maine, qui ont affaires du côté québécois et qui ont à retourner dans le Maine? C'est un problème qui remonte à au-delà d'un an et demi. On avait eu l'occasion d'en discuter à quelques reprises avec les officiers du ministère, mais pour clarifier une fois pour toutes la situation, car cela touche évidemment un certain nombre de nos Québécois qui transigent du côté du Maine et l'inverse est également vrai. Est-ce qu'il pourrait nous résumer un peu l'état de la situation concernant cette entente de réciprocité, dans le domaine du transport des marchandises, particulièrement du bois à pâte, avec l'Etat du Maine?

M. Berthiaume: En fait, cela touche un point assez critique qui concerne le transport en vrac. On alimente des usines du Québec, à partir de forêts du Maine.

A ce moment, au départ, toute la philosophie des permis de transport en vrac était axée sur le détenteur québécois comme tel, jusqu'à temps où on s'est aperçu qu'il y avait aussi des mouvements qui se faisaient de l'extérieur du Québec à l'intérieur du Québec. C'est ce qui nous a permis de développer un règlement qui encadrait justement ce type de mouvement de transport et qui permettait, par la même occasion, à l'étranger, à quelqu'un qui venait du Maine ou d'un autre Etat de détenir un permis qu'on avait appelé extra-provincial. Durant un certain temps, afin de vaincre la résistance qu'on avait causée en exigeant un permis, on a donné une période d'inscription à ces transporteurs, on a avisé les associations du Maine, du New-Hampshire, du Vermont, et tout cela, qu'il leur était possible, en s'inscrivant à la Commission des transports, d'obtenir tout de go ou après une procédure très simplifiée un permis dit extra-provincial qui ne leur permettait pas de faire du transport d'un point à un autre du Québec, mais bien de transporter, de l'extérieur du Québec dans le Québec, des matières en vrac, et principalement du bois.

Après un délai de six mois, il était entendu et il a été convenu, c'est maintenant la règle, que ce transporteur étranger pourrait toujours demander un permis extra-provincial, mais, à ce moment, il devrait suivre, ce que j'appelle, la procédure normale relativement plus longue que l'autre et par laquelle il s'expose à être un peu contredit dans sa demande, c'est-à-dire qu'il peut trouver de l'opposition. C'est pour cela qu'actuellement, on a des transporteurs de l'étranger qui, voulant détenir un permis extra-provincial, en font demande à la Commission des transports, mais trouvent sur leur chemin des opposants. C'est alors à la Commission des transports d'exercer ce que j'appellerais et ce qui doit être son bon jugement.

M. Mercier: Bien. Le problème que cela pose, c'est la question des délais. Lorsqu'il arrive une période donnée où le transport s'effectue à l'intérieur de cette période et qu'on est assujéti au délai de la commission, cela crée de légers problèmes.

M. Berthiaume: Oui. En fait, la notion de permis elle-même et la protection de la population ou du public qui requiert du transport exige justement que l'octroi d'un permis se fasse en considération de l'ensemble de ceux qui détiennent un permis dans une région donnée, parce que, s'il n'y avait pas de protection ou de barricade, en fait, en ce sens, on pourrait se retrouver, à un moment donné, un peu comme on l'était avec le vrac, auparavant, avec un surplus de permis dans une région donnée, de telle façon que personne n'y trouve son profit.

Alors, ce genre de barricade a été institué de façon très voulue, justement pour ne pénaliser personne. A court terme, on a donné six mois, plus un autre six mois, à la demande du gouverneur de l'Etat du Maine, pour que tous ceux qui réellement faisaient ce type de transport, de façon épisodique ou irrégulière, mais qui en faisaient tout de même vers le Québec, puissent profiter d'un nouveau régime et minimiser réellement la procédure.

Mais, après ce délai, après avoir été bons garçons envers eux, au bout d'un an, les clôtures se sont refermées et, maintenant, ceux qui veulent passer par-dessus la clôture doivent grimper et passer par-dessus et cela prend un délai.

M. Mercier: Suite à ce délai, est-ce que plusieurs se sont prévalus des nouvelles prescriptions, de l'extension de cette période où ils pouvaient se prévaloir...?

M. Berthiaume: Durant la période de l'extension, on avait convenu, à ce moment, avec les associations de transporteurs du Maine et des autres Etats américains et surtout par le biais d'une association qui est inter-Etat là-bas, et forts de l'appui du gouverneur du Maine qui devait faire de la propagande chez lui pour que, réellement, tous ceux qui le voulaient s'inscrivent...

A ce moment, j'ai eu l'impression qu'on avait réellement mis tout en oeuvre pour leur faciliter la chose.

Il y a toujours le retardataire qui l'a oublié qui ne l'a pas fait et qui maintenant se présente et voudrait bien que le régime exceptionnel lui soit encore gratifié, ce qui est très difficile.

M. Mercier: Sur ces ententes, le gouverneur de l'Etat du Maine était entièrement d'accord sur la procédure qui avait été discutée ici avec les autorités du ministère?

M. Berthiaume: Oui.

M. Mercier: Alors, pour ceux qui se trouvent pénalisés, c'est par un manque d'information ou c'est parce qu'ils n'ont pas surveillé leurs affaires.

M. Berthiaume: Très exactement.

M. Mercier: Toujours dans le domaine de la réciprocité, y a-t-il des ententes de réciprocité signées avec l'ensemble de tous les Etats américains ou avec une partie des Etats américains, non pas uniquement dans le transport du bois à pâte, mais dans d'autres domaines, par exemple, d'entreprises québécoises manufacturières qui possèdent leur propre outillage de transport, leur propre équipement et qui ont à se diriger dans les Etats du sud ou du centre des Etats-Unis?

Est-il dans les politiques du ministère des Transports, selon les besoins exprimés, de négocier des ententes de réciprocité avec ces Etats? Parce qu'on a eu des problèmes qui ont été portés à notre attention concernant des manufacturiers québécois qui, à l'occasion, peut-être deux ou trois fois durant l'année, ont à livrer dans les Etats américains des produits manufacturés par leurs entreprises.

Ils sont assujétiés à ce moment aux prescriptions de chacun des Etats qu'ils ont à traverser et de s'enregistrer ou d'enregistrer leur véhicule et de payer évidemment les droits d'enregistrement et de taxe pour pouvoir traverser l'Etat en question, ce qui peut représenter dans quelques cas des déboursés de \$1500, \$2000 pour permettre aux transporteurs, aux camions, de traverser l'Etat en question pour se rendre dans un autre Etat.

M. Berthiaume: En fait, on pourrait qualifier un peu le régime de réciprocité comme étant un régime basé sur l'immatriculation, basé sur le droit pour un véhicule étranger de circuler sur un réseau routier, le nôtre. Et, à l'inverse, gagner le fait que notre transporteur québécois puisse circuler sur le réseau routier de l'Etat avec qui on passe cette entente de réciprocité. Il n'y a pas d'entente de réciprocité comme telle, basée sur la notion du permis de transport, tout simplement parce que les régimes de transport ou de permis sont différents aux Etats-Unis, par rapport au Québec. Aux Etats-Unis, vous avez un ensemble, toute une série de matériaux qui sont exemptés de permis de transport pour être transportés d'un Etat à l'autre ou dans l'Etat. Même le permis qui est octroyé habituellement pour faire du transport inter-Etat est par l'ICC ou un organisme fédéral américain.

Ici au Canada, notre régime est différent, en ce sens que les permis sont gérés par l'autorité provinciale et que pour la plupart des matériaux transportés contre rémunération, on doit détenir un permis à cette fin. C'est dire que lorsqu'un transporteur étranger vient ici, au Québec, circuler sur nos routes, il peut avoir le droit de circuler en vertu d'une entente de réciprocité à cet effet — le droit de circuler — mais la notion de transport vient parfois en contradiction. C'est pourquoi nous avons aussi un règlement qui traite de certains produits nommés, c'est-à-dire des produits qui, venant des Etats-Unis ou étant transportés des Etats-Unis vers le Québec, on a des transporteurs américains qui peuvent pénétrer chez nous, moyennant un droit d'entrée, et non pas de détenir un permis à cette fin comme tel. En fait, on

a allégé, assoupli complètement la procédure pour qu'ils puissent venir livrer sur le marché québécois, et principalement sur le marché de Montréal les marchandises qui de toute façon aux Etats-Unis sont exemptées. Voilà une dimension du problème.

Maintenant, le Québec a des ententes de réciprocité avec la plupart des Etats de la Côte est américaine depuis l'immédiate frontière en allant presque jusqu'en Floride. Il y a aussi des débordements qui se font autour des Grands Lacs et quelques Etats. Nous n'avons pas d'ententes de réciprocité avec tous les Etats américains.

M. Mercier: Par quel mécanisme agirait-on disons, si, dans un cas précis, un type voulait avoir la possibilité, via le ministère des Transports, non pas une entente de réciprocité permanente, mais de ces ententes spéciales pouvant intervenir avec un Etat donné? Est-ce via le bureau des véhicules automobiles ou la Commission des transports qu'il doit procéder?

M. Berthiaume: C'est via le bureau des véhicules automobiles, parce que c'est basé strictement sur la notion de l'immatriculation du véhicule.

M. Mercier: Merci, M. le Président.

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

M. Bédard (Chicoutimi): Peut-être une petite question sur les ententes de réciprocité avec différents Etats, entre autres le Maine; nous avons soulevé, juste avant les Fêtes, la situation qui faisait que le Maine avait l'intention d'imposer une sorte de surtaxe à tout chargement venant du Québec pour entrer dans le Maine. Comme nous n'imposons pas la réciprocité, cela faisait qu'au bout de la ligne c'était le camionneur québécois qui se trouvait désavantagé par cette situation. Cette situation a-t-elle été réglée?

M. Berthiaume: En fait, le cas que vous soulevez touchait principalement un Etat américain, oui; mais il me semble, si je me rappelle bien, que c'était l'Etat du Vermont.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est le Vermont.

M. Berthiaume: C'est l'Etat du Vermont. Et, en fait, on a affaire, lorsqu'on parle du Vermont, à l'exception par rapport à l'ensemble des Etats et des provinces. Le Vermont n'a pas de régime de taxation sur son carburant; c'est dire qu'à ce moment, le transporteur du Vermont qui vient au Québec est tenu à remplir des rapports à l'intention du ministère du Revenu qui établit le millage parcouru sur le réseau québécois; il doit produire mensuellement l'ensemble des factures par lesquelles il prouve qu'il s'est approvisionné en carburant au Québec. Le ministère du Revenu du Québec n'est pas original en cela, parce que tous

les Etats ou toutes les provinces ont ce type d'exigences. Le transporteur du Vermont doit faire état de l'ensemble de l'essence ou du carburant acheté par rapport au millage parcouru. Le ministère du Revenu, si celui-ci n'a pas acheté suffisamment d'essence, va lui percevoir une surtaxe qui équivaut, autrement dit, à la taxe sur l'essence qu'il aurait dû payer s'il circulait ici. En fait, un prorata.

C'est au millage, c'est \$0.05 du mille, je pense, qu'il lui demande.

Alors, l'Etat du Vermont, à un certain moment, a trouvé que le contrôle que l'on faisait sur ces transporteurs circulant au Québec était abusif. A ce moment-là, il a dit qu'il avait une législation qu'il n'avait pas promulguée encore et qui lui permettait, tout simplement par une promulgation du gouverneur, pour et au lieu d'une taxe sur l'essence qu'il n'a pas, de percevoir de tout transporteur étranger un droit d'entrée. Ce droit d'entrée, il était d'environ \$10. Cela voulait dire que le transporteur québécois, en direction du sud, passant à travers le Vermont, aurait à payer une surtaxe de \$10 pour parcourir environ 250 milles de route, au maximum, sur le réseau du Vermont. Cela équivalait...

M. Bédard (Chicoutimi): Ils font vraiment ces rapports-là au ministère du Revenu?

M. Berthiaume: Oui, ils les font.

M. Bédard (Chicoutimi): Parce que, tout simplement à titre d'information, quand on a abordé le cas du transport des autos neuves dans le Québec, il y avait certaines compagnies, celles qui assurent au-delà de 95% de ce genre de transport, qui sont de propriété ontarienne et américaine. Je voudrais savoir s'il est à la connaissance du ministère que certaines de ces compagnies, sans préciser, il n'y a pas tellement longtemps, ont reçu la visite du ministère fédéral de l'impôt pour leur réclamer des sommes qui étaient très importantes, plus d'un million de dollars, sur des taxes. Non seulement elles assumaient notre transport, mais, en plus de cela, elles ne payaient pas les impôts requis. Je veux savoir si vous êtes...

M. Berthiaume: Non.

M. Bédard (Chicoutimi): ... si c'est à la connaissance du ministère du Revenu du Québec.

M. Berthiaume: Pas à la connaissance...

M. Bédard (Chicoutimi): Il me semble... En tout cas, l'information que nous avons me semblait assez de bonne foi; cela vaudrait peut-être la peine de vérifier. Si c'est exact, je crois qu'il y aurait avantage pour le ministère du Revenu du Québec de clarifier la situation; s'il y a des sommes à aller chercher, allez les chercher, pour les Québécois.

M. Berthiaume: J'imagine que la loi fédérale doit ressembler, à cet égard, à la nôtre. Il y a la

question de la confidentialité, je ne suis pas certain qu'on puisse obtenir le renseignement du ministère fédéral du Revenu.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, mais je pense qu'il y a beaucoup d'échanges et de coopération entre le ministère fédéral du Revenu et le ministère provincial du Revenu, parce que...

M. Berthiaume: Je suis un profane dans le domaine mais, à ma connaissance, les deux ministères du Revenu ne s'échangent pas de dossiers.

M. Bédard (Chicoutimi): Il me semble, au contraire — je ne suis pas capable de situer quand et par qui cela a été dit — qu'il y a eu une politique d'échanges entre les deux ministères, qui n'existait pas auparavant et qui existe maintenant.

M. Berthiaume: Ecoutez, j'ai répondu en profane. Je ne suis pas absolument certain de cela. Ce serait à vérifier.

M. Bédard (Chicoutimi): La manière de vérifier, je pense que ce sera de se reporter — la mémoire me revient — à l'étude des crédits du ministère du Revenu...

M. Berthiaume: La semaine dernière.

M. Bédard (Chicoutimi): ... où on a — oui — très clairement exprimé qu'il y avait, à l'heure actuelle, des relations qui n'existaient pas, disons des échanges d'informations entre le fédéral et le provincial.

M. Berthiaume: Sur des dossiers individuels?

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, parce que tout dossier est individuel, que ce soit une compagnie ou un individu.

M. Berthiaume: Oui, oui, individuels, des cas particuliers.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela.

M. Mailloux: On va chercher à vérifier.

M. Bédard (Chicoutimi): Une dernière question dans ce programme, M. le Président, concernant la restriction à la circulation des camions. A la mi-février, des restrictions ont été imposées à la circulation des camions sur certaines autoroutes de la périphérie montréalaise. Ces restrictions ont entraîné des réactions immédiates de la part des associations de camionnage qui se sont élevées contre ces mesures discriminatoires, étant donné qu'elles paient leur immatriculation en fonction de leur masse et que, de toute façon, ce n'est pas le camion mais l'automobile qui est responsable des embouteillages, selon elles aux heures de pointe. Est-ce qu'on pourrait savoir la position actuelle du ministre face à cette situation? Les camions n'auraient pas... Il y a certains corridors ou une cer-

taine réglementation, à l'intérieur des villes, qui permettent disons un transport plus rapide pour les camionneurs. On l'a soulevée, d'ailleurs, comme étant peut-être une des mesures à penser pour aider les camionneurs. C'est de leur permettre, peut-être, d'emprunter les mêmes corridors que les autobus comme cela se fait à Québec, par exemple.

M. Berthiaume: En fait, est-ce que vous vous référez spécifiquement au boulevard Métropolitain et à une réglementation prohibitive aux heures de pointe d'utiliser cette route par le camionnage?

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela.

M. Berthiaume: Je dois dire que la notion qui a poussé cette réglementation en est une de congestion ou de capacité d'une route à répondre, à un instant donné, à un surplus de circulation. On sait que le boulevard Métropolitain est le boulevard le plus achalandé du Québec, avec, vis-à-vis de l'Office national du film, par exemple, quelque 150 000 véhicules par jour, avec une capacité technique de 100 000, c'est-à-dire qu'il n'est pas surprenant de voir des reculs qui s'y produisent.

M. Bédard (Chicoutimi): Peut-il devenir dangereux?

M. Berthiaume: Pas dangereux en termes de poids. Il s'agit, en fait, de passer la plus grande densité possible. Maintenant, en circulation, il y a une courbe qui nous indique que la vitesse moyenne diminue jusqu'à un optimum de vitesse pour la plus grande densité possible.

Il y a aussi d'autres études qui nous disent qu'un camion ayant tant d'essieux équivaut, par exemple, à une voiture et demie; plus gros que cela, il équivaut à deux ou trois voitures, tout simplement parce que le temps de réaction, de freinage et de réaccélération du camion est beaucoup plus lent que celui de la voiture. C'est dire qu'à chaque fois qu'on introduit un très fort pourcentage de camions dans une circulation, et c'est le cas sur le boulevard Métropolitain, parce que chacun y trouve son profit, y compris le camion qui se dirige vers là pour passer le plus rapidement, le pourcentage, à l'heure de pointe, du camion, par rapport à l'ensemble des véhicules, est encore très élevé. C'est-à-dire que la présence même du camion, à cette heure, diminue la capacité théorique du boulevard Métropolitain de répondre au surplus de circulation qui veut y passer.

Il fallait faire un choix entre deux choses. On a cru, à ce moment, que le déroutement du camion était peut-être ce qui était le plus facile à faire, pour laisser passer un ensemble de travailleurs qui, à cette heure de pointe, veut regagner son foyer ou aller à l'ouvrage.

Cela me permet d'ajouter que je ne crois pas que ce soit le genre de chose qu'on voudrait développer en politique générale. Le cas du boulevard Métropolitain est très particulier, à cause de la densité de la circulation qui a une incidence assez

importante, finalement, sur l'industrie du camionnage et sur les expéditeurs. Au lieu de livrer ou de recevoir la marchandise à 4 h 30 ou 5 heures, il faudrait que ce soit à 7 heures, ou en dehors des heures de pointe, ce qui a un effet sur les travailleurs eux-mêmes.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce qui veut dire que, dans d'autres centres urbains ou même à Montréal — il ne s'agit pas de ce cas spécifique — il y a possibilité de permettre peut-être aux camions de traverser plus rapidement, d'effectuer leur voyage.

M. Mailloux: Cela va, pour le programme 1?

Information, contrôle et sécurité

Le Président (M. Gratton): Le programme 1, adopté. Le programme 2: Information, contrôle et sécurité. Élément 1: Information aux usagers.

M. Bédard (Chicoutimi): Peut-être que le ministre pourrait nous donner des renseignements?

M. Mailloux: Les crédits de ce programme sont majorés, comme on le constatera, de \$500 000 et les activités reliées à la commission de transport ont été reportées au programme 6, où l'on voit les activités de la Commission des transports.

Les principales activités de ce programme sont les suivantes: L'émission des permis de conduire et d'immatriculation, contrôle du transport effectué par les inspecteurs du ministère, et il y a également le problème qui touche à la sécurité routière, modifications au Code de la route, etc.

C'est en gros ce que concerne les éléments du programme 2.

M. Bédard (Chicoutimi): A l'élément 1, Information aux usagers, est-ce qu'on pourrait avoir quelques détails sur ce genre d'information.

M. Mailloux: Oui. Cet élément de programme vise à informer le public sur l'état des routes, à fournir des cartes routières et de sentiers de motoneige aux usagers de ces réseaux, et enfin, à fournir les informations générales au public sur le transport. C'est l'information pour l'état des routes, les cartes routières qu'ils désirent... On a 70 000 cartes routières par année, les cartes de sentiers de motoneige et la diffusion publique d'information sur le transport par divers moyens tels communiqués de presse, brochures, documents audio-visuels, expositions, conférences, congrès, visites, radio, télévision, réponses aux demandes d'information par téléphone et par courrier.

M. Bédard (Chicoutimi): Très bien.

Le Président (M. Gratton): Élément 1, adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Président (M. Gratton): Élément 2: Emis-

sion de permis de conduire et immatriculation des véhicules.

Renouvellement des plaques d'immatriculation

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant le renouvellement annuel des plaques d'immatriculation, en février dernier, le directeur du Bureau des véhicules automobiles, Me Ghislain Laflamme, dans une entrevue qu'il accordait au quotidien Le Soleil, affirmait que le Québec — on salue la présence de Me Laflamme ici — n'avait pas l'intention de changer quoi que ce soit dans le renouvellement annuel des plaques d'immatriculation. Je voudrais savoir, il sera d'autant plus facile d'avoir la réponse, comme nous avons Me Laflamme avec nous, sur quelles études ou quels chiffres on s'appuyait pour dire que le renouvellement annuel était préférable au système des vignettes en vigueur sur 90% du territoire nord-américain, et également dans huit provinces sur dix entre autres, sauf Saskatchewan et Québec?

M. Berthiaume: On s'appuie pour maintenir le système sur deux choses, d'abord le système fonctionne. C'est une des raisons pourquoi on l'a conservé. Et puis, on a fait des études de coût pour voir de quelle façon il y aurait possibilité de le remplacer par quelque chose de plus rapide et de plus économique. Les conclusions, jusqu'à maintenant, démontrent qu'il n'y a aucun avantage à le remplacer pour imiter des systèmes utilisés dans d'autres provinces, dans d'autres Etats. Parce que lorsqu'on renouvelle par vignettes, on garde tout de même un renouvellement annuel; donc on garde quand même un contrôle de chaque véhicule, de l'adresse de chaque véhicule et on garde la perception des droits sur chacun des véhicules. Et le coût qu'on pourrait épargner au niveau de la plaque d'immatriculation, on est obligé de le repayer en partie, par le décalque, le collant, ou la vignette qu'on doit émettre. L'inconvénient de ce système, c'est qu'au niveau des contrôles policiers, des contrôles visuels, c'est beaucoup plus difficile et cela complique ces contrôles... Les plaques sont plus solides aussi. Exactement alors...

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que vous pourriez répéter ce qu'on vous dit tout bas.

Car c'est difficile pour moi de dire si je suis d'accord.

M. Berthiaume: J'allais dire qu'au niveau du contrôle visuel, c'est plus difficile, parce que s'il y a une tache jaune, brune ou verte, le corps policier doit se demander s'il s'agit de la vignette à un angle de la plaque ou d'une tache de peinture. Et en même temps, si on garde aux plaques une durée plus longue, il faut augmenter la résistance de ces plaques. Parce qu'annuellement, tout le monde se plaint que dans les lave-autos beaucoup de plaques sont détériorées parce qu'elles ne sont pas assez solides. Alors si on leur donne une période de validité de trois ans, il faut s'assurer qu'elles

durent trois ans, donc on augmente les coûts de fabrication, parce qu'il faut augmenter la résistance.

La même chose sur la peinture et tout cela. Bref, pour répondre à votre question, la raison pour laquelle on garde le système actuel, c'est que les économies qu'on réaliserait par la transformation n'en valent pas la peine.

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends que vos études donnent comme résultat qu'il y aurait des économies mais...

M. Berthiaume: Elles sont très marginales.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce serait de quel ordre?

M. Berthiaume: Ce serait de l'ordre de quelques cents par plaque, sans tenir compte, dans ce calcul, des investissements de l'appareil administratif qu'on devrait changer au complet. C'est seulement au niveau de la plaque d'immatriculation. Les études dont je dispose datent déjà de 3 ans. Il y a peut-être lieu de réévaluer ces chiffres en fonction de l'inflation, mais les études n'ont jamais tenu compte de la nécessité de changer complètement la programmation informatique et complètement le système de support administratif pour arriver à cela. C'est dans ce sens que le jeu n'en vaut pas la chandelle.

M. Bédard (Chicoutimi): Remarquez que c'est peut-être difficile d'apprécier en ce qui me regarde, car je ne suis pas un connaisseur, ni un expert dans la matière, mais, quand vous me dites quelques cents par plaque, vous ne pouvez pas nous dire un montant que l'étude pouvait indiquer en termes d'économie. En ce qui me regarde personnellement, ce serait plus facile peut-être de faire une évaluation.

M. Berthiaume: Disons que c'est difficile parce que l'étude date de 3 ans. Le coût des plaques, à ce moment, était différent. Il a proportionnellement augmenté. Le coût du décalque était, à ce moment, d'un prix qui a évidemment augmenté. On en arrivait à une évaluation globale d'à peu près \$100 000 par année d'économie sur cet article particulier.

M. Bédard (Chicoutimi): Sauf que cela apportait tout le changement administratif dont vous nous parliez tout à l'heure.

M. Berthiaume: Cela apportait tout le changement administratif.

M. Bédard (Chicoutimi): Maintenant, est-ce que vous croyez, comme cela remonte à 3 ans que le ministre aurait objection à déposer cette étude?

M. Mailloux: Je n'ai pas d'objection à ce que votre étude, si elle est encore entre vos mains soit déposée pour l'usage de la députation.

M. Bédard (Chicoutimi): Peut-être pourriez-vous nous la faire parvenir aux membres de la commission?

M. Mailloux: Pour autant qu'en regardant l'étude en même temps on constatera que, s'il y avait une économie quand même marginale, cela entraînait des frais aux corps policiers et autres. En fait, il était vrai de dire que le jeu n'en valait pas la chandelle. Il faudrait quand même regarder les incidences que cela entraînait.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que vous croyez qu'il y a lieu, à la lumière de la dernière étude qui remonte à 3 ans, de refaire une étude dans ce sens?

M. Berthiaume: Evidemment— ma réponse peut paraître bête— on a suffisamment de problèmes à étudier que s'il y a des choses qui n'en présentent pas, on ne les réétudie pas continuellement. Comme je vous le disais, l'une des raisons pour lesquels on n'a pas révisé ou réévalué le système, c'est qu'il fonctionne. Il y aurait peut-être lieu de refaire une étude de rentabilité...

M. Bédard (Chicoutimi): Remarquez qu'un véhicule peut fonctionner, mais cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas le changer de temps en temps. C'est la manière dont cela fonctionne. Même si quelque chose fonctionne, cela ne veut pas dire qu'on ne peut pas se demander si une autre manière de faire ne fonctionnerait pas mieux. Je pense qu'on se comprend. C'est dans ce sens qu'on se pose des questions.

M. Berthiaume: C'est dans ce sens-là que je dis que ma réponse peut sembler bête. On essaie d'étudier les cas où il y a des problèmes, mais ceux où cela fonctionne, on y pense seulement en second lieu. J'aimerais ajouter une remarque, un peu dans le même sens que vient d'indiquer Me Laflamme.

M. Bédard (Chicoutimi): Une réponse bête encore?

M. Berthiaume: Non, non. Je ne pense pas que la réponse de Me Laflamme a été bête. L'ensemble du programme prévoit un budget de \$14 millions. Le coût des plaques est à peu près \$1,2 million ou \$1,3 million. Si on réduit de moitié le coût du métal lui-même, par hypothèse; autrement dit, si au lieu de coûter \$0.45 le jeu de plaques, cela coûtait \$0.25, on pourrait économiser \$600,000, sur l'ensemble du budget, ça devient assez minime, surtout si on doit tenir compte du fait qu'il faut changer les procédures administratives.

C'est dans ce sens que j'interpréterais, en tout cas, les commentaires de Me Laflamme. C'est une question d'opportunité. Il y a peut-être tellement d'endroits où l'on peut agir de façon plus claire.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est parce qu'en période de restriction budgétaire, \$600 000 c'est important.

M. Berthiaume: Non, non, je ne dis pas qu'on économiserait \$600 000...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est par hypothèse.

M. Berthiaume: ... mais c'est la possibilité maximale, \$600 000. Je ne compte pas tous les frais d'administration, tout le reste, tout ce que cela implique comme changement.

Le Président (M. Gratton): Élément 2.

M. Bédard (Chicoutimi): J'en déduis que le ministre, le sous-ministre et le ministre d'Etat partagent l'avis que Me Laflamme exprimait dans le Soleil.

M. Mailloux: On a raison de dire qu'il avait d'autres préoccupations à l'esprit parce qu'ils sont plus...

M. Bédard (Chicoutimi): Il pourrait peut-être nous parler de ces autres préoccupations, on pourrait découvrir...

M. Mailloux: Au fur et à mesure on va en parler.

M. Bédard (Chicoutimi): A condition qu'on pose des questions.

M. Mailloux: D'ailleurs au deuxième élément, ce sont des préoccupations de première importance.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant les délais accordés pour le renouvellement des plaques, les délais que le ministère des Transports accorde chaque année aux retardataires, c'est devenu une chose courante, les automobilistes qui envahissent les bureaux la dernière semaine disparaissent de ces mêmes bureaux à l'annonce même du délai — on en a des exemples — et reviennent deux jours avant ou après, à la fin de l'extension. Est-ce que le ministère a envisagé un moyen de mettre fin à cette pratique qu'on peut dire courante maintenant d'étendre les délais?

M. Mailloux: C'est un fait que les délais sont devenus presque traditionnels. Trop de monde escompte ces délais, principalement les très grosses compagnies qui ont des flottes importantes. On sait que quelques jours avant de déposer quelques centaines de milliers de dollars, c'est une économie d'intérêt assez importante à 10% ou 11%. Il y a eu des problèmes cette année; on n'espérait pas de délai, d'aucune façon. Il y a quand même eu certains problèmes qu'on a connus avec les postes en décembre. J'ai déjà dit publiquement que je félicitais quand même les postiers, ceux qui délivrent le courrier de l'effort supplémentaire qu'ils ont fait parce qu'on a eu une collaboration de tous les instants. Ce n'est pas facile dans les conciergeries, n'importe où, de traîner des plaques sur le dos à longueur de journée et revenir quand les

gens ne sont pas là pour les redéposer ultérieurement. Je leur ai donc rendu hommage et je pense qu'ils le méritaient.

Il n'y aura peut-être pas de grève tous les ans, mais pour combattre un peu ces retards, j'ai annoncé par les media d'information, quand on a accordé un délai, que pour l'an prochain on n'était peut-être pas réaliste en affirmant que toute personne qui demanderait une livraison postale avant le 15 février aurait la garantie de livraison avant le 28, parce qu'avec le délai de quatorze jours on surcharge tellement le courrier que cela n'a aucun sens. L'an prochain, c'est mon intention de demander au BVA de donner comme indication au public que toute demande par livraison postale qui serait ultérieure au 1er février n'aurait aucune garantie de livraison. Cela donnerait quand même un mois, mais on avancerait de quinze jours la date de garantie par livraison postale.

Je pense que là il n'y aurait pas grand-chose, à moins qu'il arrive un phénomène qui n'est pas apparent actuellement, pour que les gens ne se soient pas procurés les plaques soit par la poste ou par le biais des bureaux gouvernementaux ou à commission.

M. Bédard (Chicoutimi): Élément 2.

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

M. Mercier: L'an dernier, on avait soulevé cette question, que quelques personnes ont reporté à mon attention, de l'histoire du format du permis de conduire. On avait parlé avec le ministre des Transports de ce changement et plusieurs contribuables nous sont revenus cette année encore avec cette question du format du permis de conduire. Est-ce que c'est l'intention du ministère de revenir au format de l'ancien... le permis de conduire qui est plié en trois.

M. Mailloux: Le permis de conduire a été modifié on est revenu au format ancien.

M. Mercier: Alors c'est le format du permis d'immatriculation...

M. Berthiaume: Cela prend un cours pour le plier. D'ailleurs, il y a une information pédagogique qui est inscrite quelque part, sur la partie qu'on arrache habituellement.

M. Mercier: Est-ce que Me Laflamme pourrait nous dire s'il est possible de revenir à un format standard?

M. Berthiaume: Au niveau du permis de conduire, lorsque cela avait été soulevé, on a fait tout de suite le nécessaire pour l'y ramener, mais au niveau de l'immatriculation on est appelé à exercer des contrôles de plus en plus nombreux.

Si on compare un certificat d'immatriculation actuel avec celui d'il y a trois ou quatre ans, on se rend compte de la quantité d'informations nouvel-

les que contient le certificat, dont le numéro du permis de la commission, entre autres, des dates de naissance et beaucoup de choses. C'est ce qui fait qu'il n'est plus possible d'en réduire le format et il le sera encore moins avec la nécessité de convertir au métrique, parce qu'il faut garder le poids actuel en livres et le poids en kilos qui apparaît déjà.

En fait, c'est la raison pour laquelle le certificat d'immatriculation, on l'a laissé...

M. Mercier: Vous avez dû recevoir des commentaires!

M. Mailloux: Quelques-uns.

Points de démerite

M. Mercier: J'ai une autre question, mais je ne sais pas si elle concerne ce programme. Relativement au système de points de démerite, depuis les modifications au système de points, le directeur du Bureau des véhicules automobiles pourrait-il nous dire combien de personnes ont vu leur permis retiré au cours des derniers mois?

M. Berthiaume: Au cours des derniers mois, c'est un peu difficile de répondre. Globalement, depuis mars 1975 où on a rechangé le système, il y a eu environ — je dois dire environ, parce que je n'ai pas les tout derniers chiffres — 3000 permis de conduire retirés par suite d'accumulation de points. Il y a eu au-delà de 265 000 inscriptions de points. Comme le système est progressif et cumulatif, il est normal qu'au tout début il y ait peu de suspension et qu'à mesure que la période de deux ans approche il y ait de plus en plus de suspensions.

M. Mercier: Le directeur du Bureau des véhicules pourrait-il nous dire s'il possède des informations sur les principales causes qui revenaient le plus souvent dans les infractions notées par le système de points de démerite?

M. Berthiaume: La cause la plus fréquente, c'est la vitesse, suivie de la violation des signaux de circulation, comme les feux rouges, les signaux d'arrêt, suivie, par la suite, des infractions relatives aux facultés affaiblies ou à la consommation d'alcool. Ce sont les trois infractions qui sont constantes.

M. Mercier: Suite à ces suspensions de permis, nous avons été informés que les gens qui étaient touchés par ces suspensions étaient invités à suivre des cours de prévention en conduite automobile. Quels en ont été les résultats?

M. Berthiaume: Des accords ont été pris, en particulier avec la ligue de sécurité et avec d'autres organismes, pour donner des cours de conduite préventive. Actuellement, si on veut évaluer les résultats quant au comportement de l'individu, à savoir si l'individu a amélioré son comportement après avoir suivi ces cours, la période

d'examen est trop courte pour savoir si vraiment cela a eu une influence. Mais en général, les gens qu'on invite très fortement à suivre ces cours s'y prêtent de bonne grâce et les suivent avec attention. Les rapports qu'on m'a donnés, c'est que les gens découvrent qu'ils peuvent être de meilleurs automobilistes de cette façon.

M. Mercier: J'aurais une dernière question relativement au programme d'initiation à la conduite de la motoneige et aux cliniques qui ont été organisées par le ministère des Transports. Quels ont été les résultats de ces cliniques?

M. Berthiaume: Les résultats ont été une très grande participation, encore, et beaucoup d'intérêt face à cela. Maintenant qu'on a régleménté la motoneige déjà depuis 1972, trois ou quatre ans, et que les clubs sont bien instaurés et que les sentiers sont bien en place, on ne peut que constater qu'on garde les bons résultats accomplis jusqu'à maintenant, sans vraiment améliorer d'un pourcentage remarquable la performance d'année en année. En fait, nous sommes un peu à un point de saturation à ce niveau.

M. Mercier: Est-il de l'intention du ministère de poursuivre les campagnes d'incitation, particulièrement pour le port de la ceinture de sécurité?

M. Berthiaume: Je pense que le ministre des Transports a déjà annoncé l'intention du gouvernement d'adopter une loi rendant la ceinture de sécurité obligatoire. Peut-être qu'il désirerait ajouter quelque chose à cela.

M. Mercier: La question que je posais, c'est: Est-ce qu'il est dans l'intention du ministère, en attendant l'adoption de la loi rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité, de poursuivre ses campagnes d'incitation et d'explication à la population, aux automobilistes particulièrement, des avantages que cela présente, le port de la ceinture de sécurité.

M. Mailloux: Oui, disons qu'aussitôt que la loi sera présentée en première lecture, on espère mettre en place les dispositifs nécessaires pour intensifier la campagne de sécurité jusqu'au moment où la loi deviendra en vigueur. Est-ce que ce sera le 1^{er} juin ou à un autre moment? Je ne pourrais pas me prononcer dans l'immédiat. De toute façon, nous sommes à préparer, en collaboration avec d'autres organismes et même avec la collaboration du gouvernement de l'Ontario qui a eu sa propre expérience, notre campagne de sécurité qu'on intensifiera jusqu'à cette période.

Le Président (M. Gratton): Élément 2, adopté?

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

Le Président: Le député de Chicoutimi.

Taxe sur les voitures usagées

M. Bédard (Chicoutimi): Je voudrais souligner un cas où je crois qu'il y aurait peut-être une né-

cessité d'amendement parce qu'on oblige presque d'une certaine façon ceux qui ont des autos usagées à vendre à le faire dans des garages. C'est un problème au niveau de la taxe de vente. Voici la situation, à l'heure actuelle. Disons que vous allez dans un garage, que vous achetez une automobile pour \$5 000 et que vous échangez en même temps la vôtre pour \$2 000, vous payez, à ce moment, la taxe sur \$3 000. C'est comme cela si vous allez dans un garage, sauf que si l'individu qui a la même auto veut la vendre à un autre particulier, à ce moment, il ne récupère pas la taxe qui lui est octroyée s'il fait le changement dans un garage. S'il vend à un autre particulier comme lui, autrement dit... Pardon?

M. Berthiaume: C'est parce qu'il y a deux transactions qui sont séparées, dans le sens que...

M. Bédard (Chicoutimi): Dans les deux cas, il y a deux transactions.

M. Berthiaume: Si je vous comprends bien c'est que le vendeur y perd.

M. Bédard (Chicoutimi): Bien oui, il me semble que c'est discriminatoire d'une certaine façon ou encore ce qu'on veut peut-être faire est une incitation particulière à ce que les échanges se fassent dans des garages. Mais pour reprendre l'exemple, vous êtes d'accord sur un point. Vous allez changer votre véhicule, vous achetez un véhicule dans un garage pour \$5 000, vous revendez le vôtre pour \$2 000 au garage, au bout de la ligne, vous payez la taxe de vente sur \$3 000. Si vous allez vendre le même véhicule à un particulier, il va payer la taxe, mais vous ne retirez absolument rien, de telle façon que si vous allez dans le même garage et achetez une automobile de \$5 000, vous payez la taxe sur \$5 000. Je ne sais pas, mais y a-t-il des raisons pour un tel fonctionnement qui, à mon avis, n'est pas juste?

M. Berthiaume: En fait, je saisis bien le problème. Quand je dis deux transactions séparées, dans ce cas, il est question de la non-simultanéité des transactions, donc, il y a un problème de contrôle assez grand là-dedans. Je pense que puisque cela relève de la taxe de vente, on agit, évidemment, selon des instructions qui nous viennent de par ailleurs. Il y aurait peut-être intérêt à vérifier plus avant, malgré que dans un cas comme celui-là il n'y a pas de revenu additionnel pour le gouvernement parce que la voiture de \$2 000 achetée par le concessionnaire va être un jour vendue et la taxe va être récupérée.

Il n'y a pas de revenu additionnel pour le gouvernement, tandis que si on le faisait selon la façon que votre question suggère, il y aurait une perte de revenu.

M. Mailloux: Il reçoit \$2 000.

M. Berthiaume: Bon, vous comprenez. D'autant plus que si je vends ma voiture — ce que j'ai

fait, d'ailleurs, samedi dernier — dans une transaction privée, le BIA ne peut pas savoir quand je vais en acheter une autre. Peut-être n'en achèterais-je pas, c'est mon cas. Alors, il est question de contrôle.

M. Bédard (Chicoutimi): Pour le moment, vous n'en avez pas besoin?

M. Berthiaume: C'est cela. Elle restait là à ne rien faire.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est fort bien, à l'heure actuelle.

M. Berthiaume: J'étais pris pour la garder, c'était de l'argent qui dormait, alors je l'ai vendue.

M. Bédard (Chicoutimi): Mais il reste que cela crée quand même une situation désavantageuse qui n'a pas d'explication, je trouve.

Ce n'est pas normal que cette situation existe, qu'un individu en possession de la même auto soit désavantagé selon qu'il la vend à un particulier plutôt qu'à un garage. Je pense que l'argument de la simultanéité des deux contrats qui peuvent se faire ne vaut pas parce que cette situation peut survenir dans la même journée. Vous pouvez vendre votre auto à un particulier et en acheter une nouvelle au garage. L'un est défavorisé par rapport à l'autre détenteur d'automobile.

M. Berthiaume: C'est dans ce sens que je vous ai dit que, comme on agit sur instruction, il y a lieu de discuter de ce problème. A première vue, il y a un problème à examiner.

M. Bédard (Chicoutimi): Il y aurait peut-être la possibilité de fournir au contribuable qui vend son auto les pièces justificatives qui lui permettent d'avoir le même traitement dans les deux cas. Est-ce qu'on peut compter que vous allez le soumettre à qui de droit?

M. Berthiaume: Au...

M. Bédard (Chicoutimi): On a de la suite dans les idées, dans l'Opposition. Je vais vous écrire pour vous demander quelle sorte de réponse vous avez pu avoir, des explications.

M. Berthiaume: On va sûrement étudier le problème.

M. Bédard (Chicoutimi): Maintenant, il y avait un autre cas, celui concernant le paiement même des plaques d'immatriculation. Pour bien vous situer, je vais tout simplement lire une lettre que j'ai reçue de quelqu'un qui explique un certain problème où il croit qu'il y a discrimination, où il croit même qu'il est volé par le gouvernement du Québec. Est-ce que vous avez la même?

M. Berthiaume: C'est la même.

M. Bédard (Chicoutimi): Alors, peut-être, pour

se comprendre, que le mieux c'est de la lire ensemble. Je cite la lettre, M. le Président: "Le gouvernement, par l'entremise du ministère des Transports, vole le contribuable québécois qui a le malheur de vendre sa voiture neuve seulement après en avoir acheté une nouvelle. Ainsi, si vous achetez une nouvelle voiture avant d'avoir vendu celle que vous utilisez, vous ne pourrez entrer en possession de l'argent que vous a coûté l'immatriculation de ce véhicule. La chose est encore plus frustrante lorsqu'elle se situe au début de l'année. Par exemple, si vous possédez une voiture de calibre intermédiaire qui vous a coûté \$30 d'immatriculation au début de l'année et que vous décidez d'en acheter une autre en mars ou en avril, sans vous départir immédiatement de la première parce que vous considérez que le garage ne vous donne pas assez d'argent en retour, vous devrez vous acheter de nouvelles plaques pour votre nouvelle automobile — Cela est une situation normale — Vous vendez ensuite votre ancienne voiture deux ou trois semaines plus tard par l'entremise des annonces classées. Vous croyez que le ministère des Transports vous remettra alors au moins une partie des \$30 que vous a coûté l'immatriculation de votre première voiture puisque, lorsque vous la vendez, vous devez remettre les plaques de cette première voiture au Bureau des véhicules automobiles. Référence: article 13, paragraphe 1, du Code de la route. Mais ce n'est pas la situation qui se produit — je continue la lettre — le préposé vous remet un crédit de \$30 applicable à l'achat des plaques de votre prochaine voiture. Si vous avez le malheur d'acheter cette prochaine voiture un mois avant de vendre l'ancienne, le crédit ne s'applique pas et il ne vaut pas \$0.05 si vous achetez cette prochaine voiture dans quelques années. Il n'y a donc qu'une seule façon de vous en sortir, c'est de vendre votre ancienne voiture pas plus tard que dix jours après l'achat de la nouvelle. Dans ce cas, le Bureau des véhicules automobiles accepte d'interpréter la loi dans son sens le plus large". Le correspondant termine en disant: "Espérons que la nouvelle loi modifiant le Code de la route qui apparaît au feuillet de l'Assemblée nationale depuis le 17 mars corrigera cette anomalie".

Qu'est-ce que le ministère des Transports a à répondre à un cas de cette nature?

M. Mailloux: Je ne voudrais pas spolier personne dans ses droits ni voler personne, mais devant l'importance des travaux du comité de législation, actuellement, il aurait été absolument nécessaire, pour que des mesures de sécurité soient en place, que les amendements mineurs au Code de la route qui me permettront d'aller de l'avant passent de manière presque formelle, jeudi. Si j'apporte ces amendements, qui devront être étudiés attentivement par le comité de législation et le ministère des Finances, je risque de retarder de manière anormale les amendements premiers dont j'ai besoin.

Je ne voudrais pas affirmer que je pourrai convaincre le conseil et le comité de législation

d'y aller maintenant. Il faudra sûrement que, lors des amendements complets, en profondeur, du Code de la route, la situation soit revue si on n'est pas capable de passer les corrections qui s'imposent dans l'immédiat.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que le ministre reconnaît qu'il y a vraiment une anomalie dans le cas des...

M. Mailloux: Ce n'était pas un problème avec lequel j'étais familier, mais j'avais reçu, je pense, en même temps que le député de Chicoutimi, la copie que m'avaient remise certains journalistes.

M. Bédard (Chicoutimi): Comme je pensais que vous ne m'en parleriez pas, j'ai pris les devants et je vous en ai parlé.

M. Mailloux: Non. On me l'a remise, d'ailleurs, à la fin de la commission de ce matin. J'attendais la venue de M. Laflamme pour, forcément, lui remettre la doléance, la plainte qui semble quand même très valable. Je voulais qu'on en fasse une étude immédiate à savoir si cela pouvait être intégré aux premiers amendements au Code de la route, mais j'en doute un peu, avec la surcharge et les informations que j'ai eues du comité de législation ce midi. On ne parlait pas de ce problème, on parlait de terminer la rédaction des premiers amendements au Code de la route. M. Charland en a discuté ce matin et cela semblait très difficile qu'on ajoute quoi que ce soit.

M. Bédard (Chicoutimi): En tout cas, après étude...

M. Mailloux: Oui.

M. Bédard (Chicoutimi): ... du cas, est-ce qu'on pourrait s'attendre, puisque c'est très clair qu'il y a une anomalie...

M. Mailloux: Cela va être soumis à mes collègues.

M. Bédard (Chicoutimi): ... de recevoir des nouvelles de la part du ministre des Transports?

M. Mailloux: Cela va être soumis à mes collègues et je préparerai un mémoire à cet effet...

M. Bédard (Chicoutimi): Que vous nous ferez parvenir.

M. Mailloux: ... pour une décision du gouvernement.

Le Président (M. Gratton): Élément 2, adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, élément 2, adopté.

Le Président (M. Gratton): Est-ce que la commission désire profiter de l'adoption de l'élément 2 pour suspendre jusqu'à ce soir?

M. Bédard (Chicoutimi): A trois minutes de l'heure normale, je pense bien que...

M. Mailloux: A huit heures?

Le Président (M. Gratton): Comme le voudra la commission.

M. Bédard (Chicoutimi): Cela fait exprès. C'est une journée...

Le Président (M. Gratton): Est-ce que je peux demander au député de Chicoutimi ce que la commission veut?

M. Bédard (Chicoutimi): J'ai beaucoup de visite de mon comté, M. le Président, je dirais même de ma région. Huit heures et demie...

M. Mailloux: Huit heures et demie.

M. Bédard (Chicoutimi): Mais cela ne me fera rien de dépasser, peut-être, onze heures pour aller jusqu'à onze heures et demie, si c'est nécessaire.

Le Président (M. Gratton): Cela peut déplaire à d'autres membres de la commission, par exemple.

M. Bédard (Chicoutimi): On verra. On ajustera cela pour que cela ne déplaise à personne.

Le Président (M. Gratton): La commission suspend ses travaux jusqu'à ce soir, vingt heures trente.

(Suspension de la séance à 17 h 56)

Reprise de la séance à 20 h 35

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

Nous en sommes à l'élément 3 du programme 2, contrôle du transport. L'honorable député de Chicoutimi.

Contrôle du transport

Les balances du ministère

M. Bédard (Chicoutimi): Cela se situerait peut-être à l'élément 3, M. le Président, mais je vais poser ma question, on verra après.

Elle concerne un jugement de la Cour supérieure sur les balances. En septembre dernier, la Cour des sessions décidait que les balances du ministère n'étaient pas conformes à la loi canadienne des poids et mesures. Ce jugement, d'ailleurs, qui a été confirmé en appel par la Cour supérieure, a peut-être eu pour effet de paralyser presque la pratique de l'opération des balances. Je voudrais savoir où en est rendu ce dossier et quelles dispositions ont pu être prises par le ministère face au jugement qui a été rendu par la Cour supérieure.

M. Mailloux: Il y a eu jugement, oui. On avait d'ailleurs été informé qu'il y avait certains problèmes sur les balances portatives ou qui ne pesent à la fois que ce qu'on voyait à la télévision hier soir, qu'une roue, et que cela pourrait amener certaines contestations devant les tribunaux. M. Charland a dû s'absenter. Je pourrai peut-être plus tard, demain, vous dire où on en est rendu pour notre part, du côté légal, et si on retourne devant une autre cour pour vérifier si on doit interjeter appel de ce jugement.

M. Bédard (Chicoutimi): Aller en Cour d'appel?

M. Mailloux: Oui. Je n'affirme pas cela.

M. Bédard (Chicoutimi): Non.

M. Mailloux: Il faudrait absolument que je vérifie demain les procédures qui sont actuellement en cours. Je pourrai vous informer valablement lors d'une prochaine séance de l'état du dossier; de toute façon, nous continuons en période de dégel et autres à nous servir de ces balances. Si on n'a pas une autre décision des tribunaux, certaines compagnies de transport voudront contester la légalité de la pesée... S'il fallait organiser aux quatre coins du Québec la balance parfaitement réglementaire, il faudrait investir plusieurs millions de dollars d'abord et on a déjà des problèmes de recrutement du personnel, sur le nombre suffisant d'inspecteurs à mettre en place. Il y a déjà des problèmes que l'on tâche de corriger actuellement.

Mais je pourrai, ultérieurement, vous dire, quant au jugement rendu, de quelle façon le ministère entend réagir.

M. Bédard (Chicoutimi): Parfait, si M. Charland a quelque chose à ajouter demain. Le ministre va-t-il garder cette question à l'esprit?

M. Mailloux: Il ne sera peut-être pas ici. De toute façon, j'aurai le rapport. On y reviendra peut-être au moment où on sera rendu au transport maritime, au transport aérien. Comme je devrai faire revenir M. Charland à ce moment-là, on pourra revenir avec la question. On aura les informations pertinentes à ce moment-là.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

Contrôle des charges

Une autre question, M. le Président, au programme 2, à l'élément 3, concernant le service d'inspection des véhicules sur la Côte-Nord. Suite à des demandes répétées d'organismes de transport oeuvrant sur la Côte-Nord, le ministre d'Etat aux transports annonçait, au début de février, l'établissement de sous-postes d'inspection des véhicules sur la Côte-Nord. Est-ce que le ministre serait en mesure de nous dire où en est rendu ce dossier et à quelle date ce ou ces centres d'inspection seront en activité sur la Côte-Nord?

M. Mailloux: Centre d'inspection mécanique, c'est ce dont on parle.

Est-ce que le député de Chicoutimi parle de l'inspection mécanique ou s'il parle... Parce que le ministre d'Etat a parlé de l'ensemble des postes qu'on devait implanter en province, en dehors de Montréal et Québec, dans quelques grosses villes, pour l'inspection mécanique. Est-ce qu'il parle d'un autre sujet?

M. Bédard (Chicoutimi): Le mieux, pour situer le ministre, serait peut-être de se référer à une lettre du ministre d'Etat concernant cette question, lettre qui était adressée à M. Adrien Hamel de Cartier Transport Inc., Sept-Iles. "Cher Monsieur, la présente est pour vous mentionner que, suivant l'information obtenue du directeur responsable de la direction d'inspection, M. Maurice Ferland, des procédures sont présentement en cours pour établir un sous-poste à Sept-Iles comprenant un officier en charge et trois agents, lesquels auront pour mission de desservir les régions de Sept-Iles et de la Basse-Côte-Nord.

M. Mailloux: Cela, c'est toute la programmation du ministère des Transports quand au contrôle des charges. Il y en a effectivement un chez moi, dans mon comté, à La Malbaie. Il va y en avoir également sur la Côte-Nord, il y en a dans plusieurs endroits du Québec où des sous-postes vont être implantés.

M. Bédard (Chicoutimi): Des sous-postes le long du Saguenay-Lac Saint-Jean?

M. Mailloux: Sûrement. Je pense que, dans la plupart des régions, il est question qu'on organise des sous-centres qui permettront à un inspecteur en chef et à des sous-agents d'être sur place.

En discutant avec M. Charland ce soir, il m'a avancé ceci: Nous sommes en retard, actuellement, dans notre programme de recrutement. Je sais que les officiers supérieurs espéraient davantage de crédits pour l'inspection dans tout le Québec, mais j'ai constaté quand même, malgré le gel des effectifs, qu'au cours des derniers mois, sur les listes d'éligibilité, les candidats qui se sont présentés n'ont pas répondu aux exigences de la Fonction publique. Je pense qu'actuellement, il y a encore des postes vacants.

Le ministère de la Justice a des exigences très fortes, parce que cela rejoint quand même un contrôle qui s'apparente aux forces policières. J'ai eu moi-même un phénomène dans le comté; un candidat qui semblait très valable, qui avait de l'instruction à revendre comparativement aux exigences requises par la Fonction publique, a été refusé au concours. Il y a eu plusieurs candidats qui ont été repoussés de cette façon. Le recrutement semble assez difficile. Je sais que, sur les...

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce qu'il y a des normes bien établies?

M. Mailloux: Oui, qui sont indiquées dans l'appel du concours. Mais je sais que, sur le jury qui établit la liste d'éligibilité des candidats ou leur non-éligibilité, siège un officier de la Sûreté du Québec.

Il y a des officiers du ministère des Transports, mais il y a également un officier de la Sûreté du Québec qui est le principal responsable quant aux qualifications que doivent posséder les candidats.

On me dit que c'est possible qu'ils suivent des cours à Nicolet pour une période de six semaines, par la suite.

Je pourrais ajouter ceci. Les doléances qu'on a eues l'an passé, c'est que certaines régions de la province, non pas tant pour une surveillance étroite, mais se plaignaient au sujet des postes en particulier. Prenons en exemple Charny. Il y a eu tellement de doléances des camionneurs qui disaient qu'ils étaient arraisonnés à longueur de journée parce que la balance était là, une balance que ne peut contester, semble-t-il, le tribunal. A longueur de semaine, on surveille et on contrôle toutes les charges qui y passent.

Par contre, dans d'autres régions du Québec, il semblait y avoir un vide assez profond où les gens pouvaient violer la loi assez systématiquement en ayant presque l'assurance que les inspecteurs ne s'y retrouvaient que très rarement.

M. Charland me disait, à la fin de la séance, ce soir, que dans ce programme-là, il avait fait le nécessaire avec M. Ferland, pour que dans toutes les régions du Québec, il y ait une rotation, tant et aussi longtemps qu'on ne manquera pas d'effectifs et qu'il y aura un journal qui permettra de suivre l'évolution des inspections qui se font dans tout le territoire de la province, afin qu'aucune région en particulier ne soit pénalisée, comparati-

vement à une autre où il y aurait un laissez-aller condamnable, tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas des effectifs aussi importants qu'on le désirerait.

On me dit que les centres les plus éloignés seraient d'abord les premiers qui seraient organisés, comme Sept-Îles.

M. Mercier: Là-dessus, M. le Président, je vais profiter de l'occasion pour féliciter le ministre des Transports, suite aux interventions faites l'année dernière, touchant un bon nombre de transporteurs. A la suite de leurs représentations et des discussions que nous avons eues, le ministre des Transports avait pris la décision de réviser certaines normes qui les régissaient dans le temps et qui pénalisaient, dans bien des cas, entre autres, les transporteurs de bois à pâte, touchant particulièrement les amendes. Je voulais profiter de la circonstance pour remercier le ministre des Transports pour sa grande compréhension, l'an dernier, vis-à-vis de nos transporteurs.

M. Mailloux: Ce que veut dire le député de Bellechasse, c'est que, lors des rencontres récentes que nous avons eues avec les transporteurs de la rive sud du Saint-Laurent qui avaient d'ailleurs été les premiers à formuler des plaintes, l'an passé également, lors de certaines manifestations dans la région de Charny, il y avait 10% supplémentaires qui étaient accordés aux transporteurs de bois, en raison des variantes assez considérables qu'on rencontre sur le bois à pâte qui sort de la scie, en période hivernale, un peu plus sec. Je pense à l'épinière de champ et aux autres. On est à modifier le règlement de façon que, après la période de dégel — parce que, durant la période de dégel, tout le monde est astreint à la même loi — quant au transport du bois à pâte, il y aura une permission spéciale de 10% sur le poids total en charge. Cela permettra aux gens d'être quand même dans une position telle qu'ils puissent respecter les exigences de la Loi des pesanteurs, parce que je pense qu'à 10%, plus les 1000 livres par essieu qui leur sont accordés, c'est amplement suffisant pour qu'on reconnaisse que telle charge respecte les limites de la loi.

Inspection des taxis

M. Bédard (Chicoutimi): Une autre question au programme 2, à l'élément 3 toujours, concernant le transport par taxi et les garages d'inspection.

Je voudrais savoir combien il y a de garages d'inspection du ministère des Transports qui sont habilités à faire l'inspection des taxis. Où sont-ils...

M. Mailloux: Il y en a, en fait, deux, le garage du ministère à Québec et un garage dans la région de Montréal. On me dit que M. Laplante pourra donner l'information.

Il y a actuellement deux garages du gouvernement, un à Montréal, dont on a fait l'acquisition à l'automne, et qu'on est en train d'organiser à

Pointe-aux-Trembles, et un autre à Québec, sur le boulevard des Capucins. En plus de cela, on a cinq allées mobiles qu'on fait circuler dans la province en fonction d'un plan qui est établi au printemps. Ce sont des allées mobiles qu'on utilisait et qu'on utilise toujours pour faire l'inspection mécanique des véhicules en général.

M. Bédard (Chicoutimi): Là, il y en a deux. Est-ce qu'il y en a deux présentement, un à Québec, un à Montréal? Maintenant, est-ce qu'il y en a d'autres de projetés?

M. Mailloux: Pour le moment, non. Pas pour les taxis. Nous prévoyons utiliser de façon plus intensive les allées mobiles. Pour le taxi, il n'y a rien d'autre de projeté de façon permanente.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que vous laissez entendre par là qu'il y a d'autres garages d'inspection projetés par le ministère, peut-être qui se rapportent à la Commission des taxis?

M. Mailloux: A Québec comme à Montréal, éventuellement, ce sont également les garages dont je parlais tantôt qui font l'inspection mécanique également. C'est ce programme qu'on avait annoncé et qui devrait s'élargir en province. On a dit que, dans la région de l'Abitibi, dans la région du Lac-Saint-Jean, à Rimouski, il y avait cinq ou six endroits de mentionnés où, ultérieurement, le ministère ferait l'impossible pour en ouvrir aussitôt qu'il pourrait recruter du personnel, parce qu'il y a le recrutement des mécaniciens qui est assez difficile, en raison des salaires offerts par la Fonction publique par rapport aux salaires payés aux mécaniciens dans les garages privés. C'était un problème assez difficile à résoudre. Il y a eu des tentatives de négociation pour ces salaires, mais jusqu'à maintenant, on est en retard sur nos prévisions d'implantation de ces garages en province.

M. Bédard (Chicoutimi): Quels sont les pouvoirs des inspecteurs du ministère qui sont affectés à ces garages? Comment le travail de ces hommes est-il contrôlé?

M. Mailloux: Au niveau des taxis comme à l'égard de...

M. Bédard (Chicoutimi): Si je vous pose cette question et surtout quels sont leurs pouvoirs, c'est parce que, sans donner de noms précis, je pourrais en porter un peut-être à la connaissance personnelle du ministre. Il s'agit d'un individu à propos duquel on a déjà eu au moins trois plaintes très précises qu'il se conduit presque comme un policier.

Il trouve le moyen d'arrêter certaines personnes, de faire l'interception de certains véhicules d'une façon dangereuse et c'est dans ce sens que j'aimerais bien savoir quels sont les pouvoirs et comment pouvez-vous contrôler leur travail? Je donnerai le nom au ministre.

M. Mailloux: On parle d'un mécanicien à un garage qui fait l'inspection et non pas d'un inspecteur en uniforme.

M. Bédard (Chicoutimi): Un inspecteur sur la route.

M. Mailloux: Ah, d'un inspecteur sur la route! Les inspecteurs en uniforme sur la route ont les pouvoirs d'un agent de la paix, du même ordre, en ce qui concerne, entre autres, les véhicules automobiles, qu'un agent de la Sûreté du Québec et en vertu d'un article du Code de la route, leur pouvoir — je pourrais vous le citer — va même plus loin.

Il va jusqu'à pouvoir s'emparer d'un véhicule et le conduire en un lieu de son choix s'il estime qu'il y a lieu de ce faire eu égard aux circonstances. C'est à peu près quelque chose comme cela. Les pouvoirs d'un inspecteur sont extrêmement vastes et sont ceux d'un agent de la paix.

Si le député de Chicoutimi a une plainte à formuler à l'endroit d'un agent qui, tout en exécutant son travail, ne respecterait pas les normes de politesse requise dans les avis qu'il doit transmettre et les ordres qu'il doit donner, il lui appartient de transmettre l'indication et nous ferons les recherches nécessaires pour vérifier le bien-fondé de telles plaintes qui peuvent être formulées par le public.

M. Bédard (Chicoutimi): Qui est en charge du poste d'inspection à Montréal?

M. Mailloux: On parle des agents de la paix.

M. Bédard (Chicoutimi): Non, au garage d'inspection dans... Qui est en charge pour le ministère?

M. Mailloux: Le garage est sous la responsabilité du Bureau des véhicules, direction de la sécurité routière, service de l'inspection mécanique. L'employé en charge précisément du garage à Montréal, je ne pourrais pas vous dire parce que le recrutement, comme le soulignait à juste titre le ministre, est vraiment difficile et on n'a pas d'employés seniors. Cela relève directement du contrôle de l'ingénieur Guy Vaillancourt, chef du service d'inspection mécanique, qui est en poste à Québec et qui se promène entre Québec et Montréal.

M. Bédard (Chicoutimi): Et vous ne pouvez pas me dire qui...

M. Mailloux: ...la responsabilité...

M. Bédard (Chicoutimi): ...à Montréal, la responsabilité à Québec?

M. Mailloux: C'est Guy Vaillancourt qui est responsable du service d'inspection mécanique.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, mais j' imagine que s'il se promène d'une place à l'autre...

M. Mailloux: Parle-t-on du garage ou des inspecteurs?

M. Bédard (Chicoutimi): Non. Au niveau du garage d'inspection.

M. Mailloux: A cause des problèmes de recrutement dont a fait état le ministre tout à l'heure, il n'y a pas de mécanicien sénior qui serait responsable du garage de Pointe-aux-Trembles à Montréal. Ce sont les employés qui sont là qui assurent le fonctionnement du garage tout simplement.

M. Bédard (Chicoutimi): En me référant à un article de journal du 2 mars 1976, ce n'est pas en rapport nécessairement... Il ne faut pas faire une relation avec ce que j'ai dit auparavant, mais M. Marcel Dupré qui est depuis longtemps au sein du ministère, quelle est sa fonction?

M. Mailloux: Marcel Dupré travaille au garage de Montréal. Est-ce que l'on parlerait de l'ancien député libéral, par hasard? Marcel Dupré?

M. Bédard (Chicoutimi): Je ne sais même pas si c'est un ancien député libéral.

M. Mailloux: J'ai eu, moi, entre 1962 et 1966, à siéger avec quelqu'un qui a été engagé comme occasionnel au ministère des Transports, comme plusieurs anciens députés, à la Commission des transports.

M. Bédard (Chicoutimi): On parle de lui comme étant quelqu'un qui aide depuis plusieurs années au sein du département du ministère des Transports.

M. Mailloux: Cela ne doit pas faire plusieurs années. C'est très récent ce dont je parle. Il faudrait que je vérifie.

M. Bédard (Chicoutimi): Il faudrait vérifier.

M. Mailloux: Il faudrait que je vérifie, parce qu'on parle de Marcel Després ou Marcel Dupré.

M. Bédard (Chicoutimi): Marcel Dupré.

M. Mailloux: Dupré.

M. Bédard (Chicoutimi): Savoir quelle est sa fonction bien spécifique. Quels sont ses pouvoirs? Ses pouvoirs sont-ils assimilés à ceux d'un agent de la paix ou encore est-il seulement fonctionnaire du ministère?

M. Mailloux: Oui, on me dit, l'information qu'on me donne est en fait qu'il aurait été engagé comme permanent, mais l'information que j'ai est qu'il était rendu à l'âge de la retraite et avait demandé une prolongation, mais c'est en fait un ancien député de la région de Montréal, je ne me rappelle plus du comté. A présent, je l'ai connu

pendant les quatre années qu'il a été ici, entre 1962 et 1966, et je sais qu'il avait un défaut de surdité avancée. Je ne l'ai pas revu depuis ce temps-là.

M. Bédard (Chicoutimi): Je vous ferai remarquer que je ne suis pas pour gratter, je n'ai aucune idée quand je vous demande cela.

M. Mailloux: Je sais aussi que c'est un ancien vendeur d'automobiles ou un garagiste; au moment où il est entré en politique, il était dans l'automobile, comme garagiste ou mécanicien, je ne serais pas capable de l'affirmer sans vérifier.

M. Bédard (Chicoutimi): Une chose qui est certaine, c'est que ce monsieur, si c'est celui que le ministre a dans l'esprit, est un homme qui a une fonction, qui avait ou qui a encore une fonction qui ne s'assimile en aucune façon à celle d'un agent de la paix.

M. Mailloux: C'est ce qu'on me dit: Agent de bureau. C'est un agent de bureau dont les moyens sont très limités du côté financier, à ce que je sache.

M. Bédard (Chicoutimi): Au programme 3, je n'ai pas d'autres questions, M. le Président. Élément 3, pardon.

M. Sylvain: M. le Président...

Le Président (M. Gratton): Le député de Beauce-Nord.

M. Sylvain: Avec la permission de la commission, sans vouloir retarder les travaux et si cela se présente au niveau du bon élément et du bon programme, il y a certains problèmes qui sont vécus quant à l'émission des permis de taxi, quant au nombre, surtout dans les petites municipalités. Je ne me rappelle pas au juste le titre de la réglementation...

M. Bédard (Chicoutimi): Vous êtes dans le bon programme.

M. Sylvain: ... ni l'article de cette réglementation, mais certaines municipalités sont prises avec un transporteur ou un propriétaire de taxi et...

M. Bédard (Chicoutimi): Cela se trouve dans le programme 6, au niveau de l'émission des permis.

M. Mailloux: Si on pouvait attendre au programme 6, au moment où, comme je l'ai dit cet après-midi, le juge de la commission sera ici, il pourra répondre à l'ensemble de ces problèmes. Mon collègue qui s'occupe du problème du taxi pour l'ensemble du Québec, M. Berthiaume, pourra, je pense, donner un éclairage meilleur.

M. Sylvain: D'accord.

Le Président (M. Gratton): J'aimerais faire remarquer au député de Beauce-Nord qu'en vertu des amendements aux règlements que nous avons adoptés au cours de cette session, il a le droit de parole lors de l'étude des crédits en tout temps et nous l'invitons à nous revenir très souvent. Élément 3, adopté. Élément 4, sécurité routière. Adopté?

Sécurité routière

M. Bédard (Chicoutimi): Une première question concernant les frais de sécurité pour les véhicules lourds. Depuis quelques années, une compagnie a introduit au Québec un dispositif de freinage d'urgence pour les véhicules lourds, les camions, qui, à l'encontre des freins traditionnels, n'est pas basé sur la friction, mais sur l'utilisation de l'énergie électrique produite par le camion. Il semblerait qu'un tel système, s'il était généralisé au Québec, permettrait d'éviter de nombreuses tragédies causées par le surchauffement des freins, surtout en terrain montagneux. Est-ce que le ministère ou le ministre a eu l'occasion d'étudier cette invention, si je puis employer l'expression, et si oui, quelles sont ses conclusions? Est-ce que cela pourrait être une bonne chose de l'introduire au Québec, surtout sur les véhicules qui ont à circuler dans les montagnes? On ne parle pas seulement de camions. Il peut y avoir aussi les autobus. On voit certains accidents qui arrivent. Le ministre en sait quelque chose.

M. Mailloux: Un tel système de freinage...

C'est parce que j'ai un drôle de rappel. On a déjà dit que la revue du ministère était sophistiquée, mais je remarque que, sur la photo de la première page, c'est la côte de Saint-Joseph-de-la-Rive.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui.

M. Mailloux: Une très belle peinture de M. Bergeron. Ce sont des souvenirs néfastes dans mon esprit.

On a pris connaissance de l'existence d'un mode de freinage, mais je pense que le terme freinage n'est pas juste, de ralentisseur de véhicules lourds. Cela a été porté à notre connaissance il y a déjà plusieurs mois. C'était l'été dernier et on a mis notre service d'inspection mécanique sur la trace de cette chose-là.

Des expériences sont menées pour voir si, effectivement, le ralentisseur, qui a une marque de commerce que je ne mentionnerai pas, est aussi efficace que la publicité le prétend et si oui, dans quelle mesure on pourrait en faciliter l'implantation. A ce moment-ci, les rapports préliminaires que j'ai ne concernent pas l'efficacité mais concernent les moyens de vérifier son efficacité. Il y a une série d'expériences qui vont être tentées avec ce système mais ces expériences ne sont pas complétées.

M. Bédard (Chicoutimi): Vous prévoyez

combien de temps avant de pouvoir vous faire une idée?

M. Mailloux: On prévoit, vers l'été, avoir des résultats probants, dans un sens ou dans l'autre. A ce moment-ci, on l'étudie pour voir ses mérites.

L'Ecole des routiers

M. Bédard (Chicoutimi): Une autre question à l'élément 4 concerne la grève de l'Ecole des routiers professionnels. A la suite d'une grève à l'Ecole des routiers professionnels du Québec, les cours avaient été suspendus pendant le semestre d'automne, malgré le versement d'une subvention à l'école, subvention quand même assez importante de l'ordre de \$750 000 pour ladite période. Est-ce que le ministre serait en mesure de nous dire ce que sont devenus ces deniers publics?

M. Mailloux: La situation à l'Ecole des routiers est beaucoup plus complexe qu'elle peut apparaître en réalité. L'Ecole des routiers était et est toujours une école donnant des cours particulièrement aux camionneurs ou à ceux qui voulaient conduire du poids lourd; elle donnait des cours de formation de moniteur et d'instructeur. Son mode de financement était assez complexe. A ma connaissance et d'après les examens qu'on a faits de sa structure d'opération, l'Ecole des routiers ne recevait pas de subvention, mais le gouvernement fédéral payait, par l'entremise du ministère québécois du Travail et de la Main-d'Oeuvre et par l'entremise également du ministère de l'Education, des cours à ceux qui voulaient suivre des sessions à l'Ecole des routiers. Le fédéral a interrompu son programme de ce côté, ce qui a coupé, en quelque sorte, les moyens d'opération de l'Ecole des routiers. Cela a coïncidé avec des difficultés de relations de travail à l'école. Les professeurs se sont mis en grève, semble-t-il, à peu près au même moment où l'école, se voyant couper ses moyens d'opération, a décidé de suspendre purement et simplement ses activités.

Nous avons été impliqués...

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que ses activités sont arrêtées présentement? Est-ce qu'on lui a enlevé son permis automatiquement? Est-ce qu'elle a encore un permis qui lui permettrait de recommencer, si elle le voulait?

M. Mailloux: Elle a un permis qui lui permettrait de reprendre ses opérations...

M. Bédard (Chicoutimi): Ses activités.

M. Mailloux: ...ses activités. De notre côté, on n'est pas intervenu pour empêcher la reprise des activités de l'Ecole des routiers si l'école réussissait à régler son problème financier.

Il y a eu des interventions au niveau des ministères de l'Education, de l'Industrie et du Commerce et du Travail et de la Main-d'Oeuvre pour voir de quelle façon ce serait possible de reprendre ces cours.

M. Bédard (Chicoutimi): L'article du journal qui en fait mention posait quand même des questions qui, à mon sens, sont assez importantes. On y demandait quelle enquête le gouvernement et la Sûreté du Québec avait menée concernant cette école qui était équipée, selon eux, d'un studio de télévision, mais dont l'équipement roulant serait dangereux et illégal selon le syndicat. Je voudrais savoir l'ensemble de la situation, puisqu'on n'a pas répondu, et si c'est exact qu'elle a eu \$700 000

M. Mailloux: A ma connaissance, elle n'a eu aucune subvention. Les subventions n'ont pas été données à l'Ecole des routiers pour fonctionner.

C'est le gouvernement fédéral qui paie, dans le cadre d'un programme de formation de la main-d'oeuvre, les cours que les gens veulent suivre. S'ils suivent ces cours dans une autre institution que l'Ecole des routiers, le même mode de financement s'applique. Si c'est un CEGEP qui veut donner des cours...

M. Bédard (Chicoutimi): Qu'ils les aient reçues de quelque source que ce soit, est-ce que c'est exact qu'ils aient pu recevoir des subventions de l'ordre de \$700 000? Dans l'article en question, le journaliste semble assez bien renseigné. Si ce n'est pas le cas, j'imagine que le ministre va nous éclairer.

M. Mailloux: Tout ce que je peux dire, c'est qu'il semblerait qu'il n'y a aucune subvention accordée par le ministère des Transports. Mais, étant donné que la question est posée, on pourrait vous dire si c'est le ministère de l'Education ou un autre qui pourrait éventuellement avoir versé une telle subvention. Je pourrai vous donner l'information demain. On a peut-être raison, mais à notre ministère, non.

M. Bédard (Chicoutimi): Trouvez l'information le plus rapidement possible. On explicite le système suivant: "L'école reçoit des subventions pour conclure un contrat par lequel elle s'engage à donner des cours de conduite de véhicules lourds à des adultes référés par les centres de main-d'oeuvre."

L'article continue: "C'est encore le même scénario si souvent dénoncé dans l'éducation des adultes, à savoir: subventions fédérales distribuées par le gouvernement provincial; évaluation des besoins par le ministère du Travail; responsabilités pédagogiques au ministère de l'Education; étudiants fournis par les centres de main-d'oeuvre fédéraux.

"Le ministère Québécois de l'Industrie et du Commerce se profile ici aussi via un fonctionnaire prêté à l'école."

Tel que vous l'explicitiez tantôt, il y a pas mal de monde là-dedans, le ministère est concerné.

M. Mailloux: Ce sont quand même les mêmes programmes pour la formation des adultes. Je pense que c'est payé à 90% par des fonds fédéraux. J'ai vaguement l'impression que c'est avec le ministère de l'Education ou le ministère du Travail, mais le ministère des Transports n'a aucun recours ni intérêt dans ces cours.

On va demander qui, du gouvernement du Québec, peut participer pour les 10%, si c'est un ministère. Je sais qu'on vient...

M. Bédard (Chicoutimi): Je pose la question ici parce que, même si le ministère des Transports ne donne pas de subventions dans le cas présent, il reste que cela est rattaché à l'étude des crédits.

M. Mailloux: Je prends l'information et je la donnerai ultérieurement durant l'étude des crédits.

Par suite de cette information publiée dans le journal, nous avons nous-mêmes, par nos enquêteurs, fait une vérification de ces allégations. Ce qu'on a eu comme rapport, c'est qu'il s'agit des fonds fédéraux remis au ministère du Travail et de la Main-d'oeuvre et distribués par l'entremise de programmes de formation des adultes du ministère de l'Education pour des cours donnés par l'Ecole des routiers.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que votre enquête vous a permis d'établir que les subventions venant des fonds fédéraux, comme vous le dites, auraient pu être de l'ordre de \$700 000?

M. Mailloux: Oui, certainement, sur une période de plusieurs années.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que votre enquête vous a permis de savoir ce qu'on a fait de ces deniers depuis qu'elle est fermée?

M. Mailloux: Les deniers sont fournis par élève, au fur et à mesure des cours.

M. Bédard (Chicoutimi): Mais là, les cours n'ont pas été donnés. C'est pour cela que je m'informe.

M. Mailloux: Dès que les cours cessent, évidemment. Mais les cours ont cessé après que les cours auxquels l'école s'était engagée eurent été donnés. En fait, l'Ecole des routiers a cessé de fonctionner avant de recommencer une autre série de cours, voyant que les fonds ne viendraient plus de la même source — et c'est notre enquête qui l'a démontré. L'Ecole des routiers, au lieu de faire face à des échéances qu'elle ne pourrait pas respecter à dû fermer ses portes.

M. Bédard (Chicoutimi): On ne poursuivra pas sur ce sujet-là. Tel que me l'a promis le ministre, demain, si c'est possible, on aura plus d'éclaircissements.

M. Mailloux: On va tâcher de clarifier la situation parce qu'à l'élément 4, où nous sommes présentement, le seul poste budgétaire, subvention, est un transfert de \$750 000 pour l'ensemble des clubs de motoneiges, quand ils respectent le règlement 7 pour l'entretien des pistes, règlement que tout le monde connaît.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que le ministère a l'intention de continuer ce programme?

M. Mailloux: Oui, on me dit qu'il apparaît, en respectant les mêmes normes. C'est le montant de \$750 000 du budget demandé à la Chambre.

M. Bédard (Chicoutimi): Toujours au niveau de la sécurité routière, le gouvernement a annoncé que le port de la ceinture deviendra obligatoire. On sait que, durant un certain temps, le ministre s'y était farouchement opposé, au moins jusqu'à l'automne dernier. Je sais que le ministre est un homme dur à convaincre, tel qu'il l'a dit lui-même. J'imagine que ce sont quand même des arguments de poids qui ont pu l'amener à changer d'avis. Je voudrais que le ministre nous dise, d'une part, si des études ont été faites, si on pourrait avoir le dépôt de ces études si elles ont été faites, et peut-être nous expliquer, d'une façon générale, quels sont les arguments qui ont amené le ministre à changer d'idée là-dessus.

M. Mailloux: Le seul problème que j'ai — je ne sais pas si le président du comité peut me renseigner — c'est que la loi apparaît en appendice au feuillet de la Chambre. Elle n'est pas encore déposée. Je ne voudrais pas être impoli à l'endroit de l'Assemblée nationale.

M. Bédard (Chicoutimi): Remarquez, la loi, du moins, sur l'aspect du port de la ceinture de sécurité...

M. Mailloux: Il n'y a pas d'étude.

M. Bédard (Chicoutimi): ... d'une façon générale, sans aller dans les détails de la réglementation, est très claire. D'ailleurs, le ministre s'en est expliqué en Chambre. Je pense que ce ne serait pas faire offense à l'Assemblée nationale que de peut-être limiter notre discussion au niveau des motivations qui ont apporté ce changement.

M. Mailloux: La motivation n'est pas tellement venue d'études particulières entreprises par le ministère des Transports. C'est la recherche de toutes les études entreprises par les quelques pays où la loi a été adoptée et mise en pratique. Nous avons, depuis quelques années, regardé l'évolution et l'application de cette mesure, à savoir quels bénéfices pouvaient être apportés d'une mesure assez contraignante. Vous disiez tantôt que le ministre des Transports était assez réfractaire à l'imposition d'une telle loi. Je confesse que, avant de me convaincre de recommander à mes collègues du conseil des ministres et au caucus, à la députation libérale, de recommander une telle mesure, il a fallu que, pendant plusieurs semaines, je fasse une étude approfondie des résultats obtenus par l'Australie, par la Nouvelle-Zélande, par la Suède, et les résultats fragmentaires et préliminaires de l'Ontario. J'avais moi-même, avec quelques officiers du ministère, fait un séjour d'une dizaine de

jours en France, ce printemps, où l'on constate des difficultés très grandes dans la ville de Paris, mais, par contre, où la mesure est assez respectée en province.

A présent, les lois se ressemblent les unes les autres. On ne pourrait pas, je pense, affirmer, dans la tentative que va faire le gouvernement de porter un peu plus de sécurité sur le réseau routier, qu'on espère, par une seule mesure, mettre fin à la boucherie qu'on déplore sur les routes du Québec, à chaque longue fin de semaine et à toutes les semaines de l'année.

Par contre, je pense que l'ensemble des mesures que nous allons mettre en place, soit les limites de vitesse réduites sur certaines routes, l'imposition, à certaines catégories de personnes, du port de la ceinture de sécurité dans certains types de véhicules, l'inspection mécanique des pièces qui sont plus particulièrement visées comme responsables d'un défaut qui peut entraîner un accident, que ce soient les pneus, les phares ou autre chose qui apparaîtront dans la loi des consommateurs pour tous les véhicules usagés, de même qu'une meilleure surveillance du comportement des automobilistes dont les facultés sont trop souvent affaiblies, en gardant quand même les campagnes incitatives qui ont été menées dans d'autres provinces, on constate quand même que, quelque soit le type de population à qui cela s'adressait, toute l'incitation qu'on a mise n'a jamais donné au-delà de 15% ou 16% de gens qui voulaient la ceinture de sécurité.

En Nouvelle-Zélande, en Australie où la mesure a été la mieux respectée, par la suite, après la loi, c'est quand même, je pense, entre 15% et 18%, où l'on constatait le respect des campagnes incitatives. Cela apportait environ 15% et 18% de gens qui la portaient, alors qu'après la loi cela a monté, suivant les provinces de l'Australie, entre 75% et 80%, en Nouvelle-Zélande et en Australie.

J'ajoute immédiatement que, si l'on fait référence souvent à l'Australie, c'est que j'ai été un peu estomaqué de constater que l'Australie, non pas avec son climat latin, sa mentalité latine, comme au Mexique ou ailleurs, c'était là qu'il y avait, per capita, le plus de mortalités, le plus de blessures, en Australie d'abord, et dans le Québec, en deuxième lieu, dans le monde entier. Cela fait quand même réfléchir tous ceux qui regardent attentivement l'ensemble des statistiques. La Suède a eu, je pense, une expérience de quelques années, qui a été une des expériences les plus heureuses. Après la réduction des limites de vitesse, on constate quand même que parmi les personnes qui ont respecté les limites de vitesse indiquées — je pense que c'était 60 milles à l'heure — et le port de la ceinture de sécurité, sur, si je me rappelle, à ma souvenance, 26 000 accidents dénombrés, il n'y avait pas une mortalité dans ces 26 000 accidents, alors que l'ensemble des mesures était en place.

L'Ontario y est allé pour une mesure complète, attachant dans la même veine l'ensemble des personnes qui sont dans un véhicule de promenade, le siège arrière ou le siège avant. On

constatera que, lors de la présentation du projet de loi en Chambre, j'ai demandé à mes officiers, à une date très récente, qu'on recherche la protection principalement des personnes qui sont les plus sujettes à être blessées gravement, soit les personnes sur le siège avant, parce que, dans un impact, j'imagine que la personne sur le banc arrière, quand même...

M. Bédard (Chicoutimi): ... protection.

M. Mailloux: Oui, une certaine protection. Elle est plus loin de l'écrasement du visage dans les vitres. On n'a pas besoin, je pense, de donner de détails. Cela s'adressera, le port de la ceinture de sécurité, dans un premier laps de temps, aux seuls véhicules de promenade, parce qu'on rejoint quand même, chez ces véhicules, 80% de tous les accidents dans le Québec.

M. Bédard (Chicoutimi): Les véhicules de promenade.

M. Mailloux: 80% des accidents que vous dénombrez dans les rapports annuels, que vous fournit le BVA, viennent de véhicules de promenade essentiellement. Il y a 20% qui viennent de tout autre véhicule ou piétons qui sont tués sur les routes du Québec. Vous rejoignez 80% des véhicules. Malheureusement, vous rejoignez 80% des véhicules et un pourcentage extrêmement élevé par beau temps, par temps clair. C'est ce qui est fantastique. Cela veut dire qu'il y a excès de vitesse, qu'il y a dépassement sur des lignes doubles, qu'on est en état d'ébriété, et toutes les raisons que vous voulez.

M. Bédard (Chicoutimi): Les statistiques que vous donnez, est-ce qu'elles concernent le Québec? Naturellement, elles sont contenues dans le rapport du BVA?

M. Mailloux: C'est-à-dire que, lors de la discussion du projet de loi en deuxième lecture, je tâcherai de faire un effort valable pour donner à l'Opposition tous les documents sur lesquels notre décision est quand même basée, l'expérience des autres qui est quand même valable pour nous autres. Il y a eu une consultation de tous les instants entre le gouvernement de l'Ontario et le gouvernement du Québec. Il y a encore consultation, puisqu'un film d'une très grande valeur a été fait par l'Ontario. On cherche actuellement à négocier un transfert pour une somme nominale de \$1, ou par gracieuseté de l'Ontario à l'endroit du Québec, afin de le donner en langue française et qu'il soit transmis sur les postes de télévision. C'est un des films conçus avec le plus d'intelligence. Je ne voudrais pas que cette campagne nous mène dans la mare de sang qu'on nous montre à la télévision souvent à l'heure des repas. Je pense que personne ne voudrait voir cela.

Si le ministre des Transports a eu certaines réserves concernant une telle mesure et qu'il a changé d'opinion, on constate quand même que

ce sont les derniers rapports statistiques qui m'ont convaincu, en dernier ressort.

J'avais donné une année au ministère des Transports pour qu'on fasse la preuve qu'on était capable, avec des campagnes incitatives, de ramener les gens à la raison. Après une année, on s'aperçoit que tout ce qu'on a pu faire est de planifier. Il y a un peu plus de véhicules au Québec — une couple de cent mille de plus — mais tout ce qu'on peut faire, c'est de planifier le nombre d'accidents. Il n'y a aucune société, qui se dit moderne, qui soit capable d'accepter qu'il y ait des quantités de jeunes — sur les 2200 ou 2300 mortalités annuelles — il y a beaucoup de jeunes, dans la vingtaine, qui viennent de terminer leurs études ou qui étaient à la veille de les terminer, et que des milliers d'autres personnes qui rejoignent toutes les couches de la société — il y a quand même 55 000 blessés et plusieurs milliers d'entre eux blessés gravement — qui soient à la charge de la société.

Nonobstant tout ce qu'on pourrait dire, si les gens voulaient respecter les limites de vitesse qu'on va imposer, je pense qu'on aurait peut-être le même résultat que celui que l'on constate sur certains boulevards de Montréal, où le ministère des Transports a imposé des limites restrictives il y a quelques mois. C'est assez difficile à faire respecter. C'est difficile de faire faire la surveillance par les corps policiers. Je pense qu'il y a une éducation à faire dans le grand public. Tous ceux qui croiront qu'on restreint tellement leur liberté — quand je vois toutes les catégories de personnes qui ne seront pas astreintes à la ceinture de sécurité: tous les livreurs, tous les chauffeurs de taxi, tous les officiers de police, toutes les personnes qui, possédant un certificat médical, pourront prouver que, souffrant d'obésité, de nervosité, ou de maladie de coeur, elles ne sont pas en mesure d'être attachées dans un véhicule à l'arrêt — chercheront auprès de leur médecin à se faire dégager. Ce sera leur responsabilité si, par la suite, ils ont un accident malheureux qui entraîne les pertes que vous connaissez.

Je voudrais simplement faire allusion au dernier caucus du parti. Il y a un de mes collègues qui s'apprêtait à me sermonner sérieusement parce qu'il était effectivement et catégoriquement contre la ceinture de sécurité: dans ses habitudes, il n'acceptait pas une telle mesure; mais il n'a pas osé affronter le ministre des Transports. Il s'est dit: Il est assez courageux d'amener une mesure impopulaire, je vais l'appuyer. Je ferai ce que je pourrai pour tâcher de me convaincre moi-même. Il est sorti du parlement. Après être monté dans son automobile, il a fait environ 1000 pieds et il a assisté à une tragédie. C'était un accident qui n'aurait pas dû être mortel, mais la porte avant du véhicule s'est ouverte et la femme s'est tuée instantanément sur la chaussée, alors qu'attachée elle n'aurait eu aucune blessure. Mais, en arrivant la tête sur la chaussée, elle est morte instantanément. Il est venu me voir le lendemain matin, en s'excusant d'avoir pensé me contester. L'accident l'avait convaincu de la valeur de la mesure. Cela lui prenait cela pour se convaincre lui-même!

Ce serait peut-être facile aux partis d'Opposition et à tout le monde de contester une telle mesure. Il y a des gens qui m'écrivent actuellement, de toutes les couches de la société, pour me dire: C'est une des seules libertés que nous ayons de mourir comme on le désire, pas attachés!

Il faudrait quand même se rendre plus loin que cela. C'est peut-être une liberté de conduire sur un chemin public, mais ce n'est pas un droit. C'est une liberté à laquelle sont attachées quantité de conditions. Dans tous les pays comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande, si cela a apporté une réduction des mortalités de l'ordre de 25% — je donne des chiffres approximatifs, je les donnerai plus précisément — après que la mesure eut été suivie par un nombre considérable de personnes, si on atteignait 20% dans le Québec, ce sont 500 personnes de moins qui se tueraient annuellement sur les routes du Québec. Et 20% de moins d'accidents représentent des dizaines de milliers de personnes de moins qui sont accidentées, ou accidentées de manière moins grave.

Il n'y a qu'une chose qui m'a convaincu radicalement, un exemple frappant. Cet individu, je pense, serait prêt à témoigner dans tout le Québec. Quand un spécialiste vient me dire: — je vois des journaux, ce temps-ci — que telle personne est décédée parce qu'elle avait la ceinture de sécurité, ce spécialiste ne me dit pas ce qui serait arrivé à la personne si elle n'avait pas été attachée. J'ai vu un spécialiste, l'autre jour, si éminent soit-il, me dire: La rate était fendue, telle chose était fendue; pas de ceinture, ce ne serait pas arrivé! Si la personne n'avait pas eu de ceinture, serait-elle passée de, l'autre bord du pare-brise? On ne dit pas cela. Je veux vous donner l'exemple d'un médecin qui est bien vivant. Il n'est peut-être pas un ami politique, mais il est bien vivant.

Il est à Baie-Saint-Paul, il s'appelle Hermann Gilbert. C'est un médecin qui conduit des accidents et bien du monde vers les hôpitaux de Québec, parce que ce sont des hôpitaux mieux organisés que dans Charlevoix. C'est un des médecins qui a la plus grosse clientèle de Charlevoix et il conduit très vite. Quand je dis très vite, sur des routes comme chez nous, c'est 75, 80 milles à l'heure. Il a eu trois accidents depuis dix ans, trois accidents majeurs où des personnes dans le véhicule devaient mourir de toute façon. On peut le vérifier, dans les trois accidents, il a toujours été seul dans le véhicule, j'ai vu les véhicules aux trois reprises, mais, au grand ébahissement de toute la population de Baie-Saint-Paul, il en est sorti les trois fois sans jamais une fracture; des égratignures, mais sans jamais une fracture. Il va vous avouer lui-même, si vous voulez le consulter, qu'aux trois reprises, je pense bien qu'il avait les deux pieds dans la tombe.

M. Bédard (Chicoutimi): Il ne faut pas que cela devienne un encouragement à la vitesse.

M. Mailloux: Non, mais il ressort quand même...

M. Bédard (Chicoutimi): Non, je dis que...

M. Mailloux: ... quand on constate que des accidents aussi graves se produisent, et je me rappelle le dernier où il est allé s'arrêter endormi en dessous du bélier mécanique, c'était la mort. Le véhicule est parti de travers dans une côte et il a fait quatre tours, les portes ouvertes. Vous vous imaginez qu'il aurait été en dessous de l'automobile à chaque occasion. Il en est sorti attaché dans le véhicule et complètement indemne. Ce n'est pas un miracle, c'est une protection supplémentaire qu'il s'est donnée dans le véhicule. Si les compagnies d'automobiles ont quand même mis en place le dispositif, après de nombreuses tentatives après toutes les tentatives qu'ont faites les compagnies pour tâcher d'amoinrir l'impact des gens qui vont s'écraser à l'avant du véhicule, tout le caoutchouc, tout ce que vous voyez, elles ont mis un dispositif également, je pense que ce dispositif, c'est parce que, après tous les tests qu'on avait faits, l'impact était moins fort. A présent, sur les limites de vitesse, la réduction ne sera pas tellement sensible, cela affectera principalement les routes qui ne seront pas à sécurité maximale. On va exclure les autoroutes ou les routes à voies divisées, parce que; quand même, je pense que les normes de construction sont telles que ces routes peuvent absorber la circulation pour autant qu'on respecte actuellement la limite de 70 milles à l'heure. Dans les routes, il y aura une réduction mineure et il y aura une tolérance également par les officiers de la Sûreté. Comme on le constate actuellement, la personne qui allait à 70 milles à l'heure n'a pas d'infraction avant 79 milles, il y a toujours environ une marge de 10% qui est accordée. Cela veut dire qu'on se rendra peut-être un peu moins vite à un point de destination, mais on s'y rendra peut-être en meilleure santé.

M. Bédard (Chicoutimi): Le ministre disait que c'était une décision dont il connaissait l'impopularité et j'imagine que cette affirmation, il la fait non seulement à la suite de quelques lettres reçues, mais d'une certaine perception de l'opinion.

M. Mailloux: Et de la connaissance des autres pays au moment où ils ont apporté une mesure aussi radicale.

M. Bédard (Chicoutimi): Maintenant, le ministre disait que c'est peut-être le genre de loi où l'Opposition peut en profiter pour essayer de canaliser le mécontentement populaire, mais je dois dire...

M. Mailloux: L'Opposition n'a pas à profiter d'une situation semblable, parce que ce serait profiter de la faiblesse des gens pour ne pas les placer dans une meilleure sécurité quand ils circulent sur les routes du Québec.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant l'attitude de l'Opposition...

M. Mailloux: Dans l'Opposition.

M. Bédard (Chicoutimi): ... je pense que le mi-

nistre, presque dès le dépôt de l'annonce de son projet de loi avant même le dépôt, est déjà au courant, nous l'avons dit publiquement, des prises de position de l'Opposition officielle concernant le port de la ceinture de sécurité. Si je pose ces questions, ce n'est pas dans le but — le ministre le sait — d'amasser des arguments pour exploiter de quelque façon que ce soit le mécontentement populaire face à cette mesure. Mais comme le ministre — d'ailleurs lui-même l'a dit tout à l'heure — était un de ceux qui avaient de la difficulté à accepter cette mesure, je dirais que c'est d'autant plus valable par rapport à lui... A partir de ce moment, cela a dû prendre quand même pas mal d'arguments pour le convaincre. C'était dans ce sens que je lui demandais d'expliciter un peu ce qui l'avait amené à changer d'idée.

M. Mailloux: Je ne dirais pas que cela prend bien du courage parce que, quand on regarde les statistiques comme il faut, je les ai regardées depuis quelques années, on espérait toujours, on s'encourageait d'une année à l'autre en pensant que les gens deviendraient davantage adultes, prendraient davantage conscience de leurs responsabilités, de leurs responsabilités à l'endroit des autres qui ne prennent pas d'alcool, qui conduisent suivant les exigences du Code de la route, qui voudraient aller d'un point à un autre en sécurité. On s'aperçoit que, bon an mal an, nos Québécois, malheureusement, conduisent dans des conditions qui sont inacceptables.

Personnellement, de toute façon, j'ai fait la tournée de tout le gouvernement, du parti auquel j'appartiens. Il y a peut-être quelques réserves, mais il ressort que, quand on a un bilan aussi dramatique que le Québec en a un, on n'a pas à regarder si c'est une mesure populaire ou pas. C'est une mesure de sécurité publique. Quels que soient les blâmes qu'on pourra me porter à l'avenir, je les accepterai, mais je me rappelle que, chaque fois qu'il y a des tragédies et que, depuis que j'ai cette charge, je lis le journal le lundi matin, je vois toujours que le record des accidents, c'est toujours le Québec qui l'a et le record des bonnes choses, ce sont les autres provinces qui courent après. Nous, nous cherchons toujours les maudits records tous les lundis matin et je constate que, dans les lettres qui m'arrivent dans la semaine, ce sont des parents des victimes qui me demandent: Quand est-ce que la police va être plus dure contre ceux qui violent les lois et pourquoi telle route est construite de telle façon, pourquoi ne réduit-on pas les limites de vitesse? C'est quand on a des tragédies dans la famille qu'on se plaint au ministre des Transports. Je pense que je ne peux pas tout régler, mais ce qui est en mon pouvoir de régler, de suggérer à la Chambre de régler, j'en prendrai la responsabilité.

A présent, ce sont principalement des problèmes de vies humaines, des problèmes de santé qu'on cherche actuellement à protéger. Il y a également les problèmes de coûts sociaux et des coûts financiers astronomiques pour la société québécoise. Quand on dit que selon Conseil canadien de la sécurité, en 1974, il y avait \$2 milliards

de perte et le Québec allait en chercher \$800 millions, c'est une part que je ne voudrais pas voir au Québec dans ce temps-là. Quand c'est la péréquation qui nous revient, tant mieux, mais quand on subit un contrecoup de \$800 millions sur \$2 milliards de pertes canadiennes, tout le monde a raison de s'énerver.

A présent, on prétend qu'on a de la misère à joindre les deux bouts avec l'inflation actuellement. Je sais pertinemment qu'après avoir fait une expérience de huit semaines dans mon propre véhicule, attaché, je me sens très bien. Mais en même temps, je constate que mon chauffeur — il y a un effet psychologique — parce qu'attaché lui-même, va dix milles à l'heure de moins qu'il allait sans que les limites aient été réduites, il y a un effet psychologique là-dedans qui fait que la personne attachée dise: Je vais aller un peu moins vite.

M. Bédard (Chicoutimi): Elle garde toujours conscience qu'elle est au volant d'un véhicule automobile.

M. Mailloux: Oui, parce qu'on n'a pas pris conscience qu'avec les automobiles que j'ai connues il y a trente ans, qui allaient à 20 milles à l'heure et 25 milles à l'heure et qui avaient 40 forces de moteur, cela n'allait pas très vite à 40 forces de moteur, mais avec 300 et 400 forces, aujourd'hui, on est rendu qu'on conduit sur les routes du Québec dans des bolides. Je me demande si une personne monterait dans un avion, sachant que c'est un bolide, si elle n'avait pas une ceinture. Elle dirait au personnel: Venez m'attacher ou donnez-moi un autre siège. Mais on monte dans un véhicule qui peut aller à 80 milles à l'heure, qui rencontre, plus qu'un avion, des milliers et des milliers de véhicules. On est bien, on est libre au volant. On est libre de passer à travers le pare-brise et tout ce qui arrive.

Je remarque que, dans ces quelques semaines, l'économie de carburant qu'on a faite...

M. Bédard (Chicoutimi): On peut dire que le ministre est convaincu.

M. Mailloux: Il va tâcher de convaincre ses concitoyens, mais l'économie qu'on a faite...

M. Bédard (Chicoutimi): Pour convaincre, peut-être, la population ou l'informer, est-ce qu'on doit comprendre qu'il y aura une campagne de sensibilisation tout à fait particulière concernant cette nouvelle législation? Le ministre faisait tout à l'heure état d'un documentaire qui a été préparé aux Etats-Unis, qui pourrait être traduit en français. Je comprends qu'il pourrait y avoir cela et peut-être une autre campagne de sensibilisation.

M. Mailloux: Il y a quelques centaines de milliers de dollars de plus qui vont nous permettre quand même d'effectuer une campagne de sensibilisation plus accentuée. Il y a la ligue de sécu-

rité, il y a le Club automobile, il y a tous les corps publics qui nous ont offert, qui font de la promotion depuis quelques années, qui vont se lancer dans une campagne intensive, parce qu'il y a quand même certains groupements qui nous ont amenés à penser en fonction d'une meilleure sécurité.

Je pense que, dans les mois qui vont suivre, on va tâcher d'accentuer ce travail. Je peux vous dire ceci: Quand vous avez des discours à faire, vous autres, les hommes politiques, ne vous gênez pas de parler, malgré que ça ne semble pas populaire. Je me suis adressé à pas mal de foules depuis deux mois, il n'y a pas une occasion où, en terminant, je n'ai pas attiré l'attention du public sur ce qui s'en venait. Si on m'envoie des lettres privément, on me les envoie bien privément pour que je ne donne pas de réponse parce que, devant 300 ou 400 personnes, malgré les arguments très durs que j'ai apportés, et malgré que j'ai parlé souvent devant des gens qui consomment trop l'alcool ou pas, il n'y en a pas un qui m'ait pris en défaut encore, qui ait osé m'affronter. Parce qu'on sait pertinemment que le gars qui prend de l'alcool au volant ne peut pas engueuler le ministre des Transports parce qu'il en prend.

S'il va trop vite, s'il viole les lois, c'est difficile de l'attaquer publiquement, on peut l'attaquer privément, mais pas publiquement. Tantôt, ce que je voulais ajouter, c'est que tout le monde cherche comment boucler son budget, les huit semaines qu'on a roulé à quelques milles à l'heure de moins, en respectant la limite permise sur les routes, on a économisé 25% de carburant à \$0.80 et plus du gallon; c'est une économie formidable; si on a un problème d'énergie difficile à trouver, c'est 25% sur les carburants.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est clair que la diminution de vitesse...

M. Mailloux: Oui.

M. Bédard (Chicoutimi): ... amène une épargne au point de vue du carburant.

M. Mailloux: C'est catégorique. On tâchera de faire l'impossible pour convaincre le plus de monde possible. A présent, ceux qui ne se convaincront pas que l'amende, ce n'est pas l'argent qu'on veut avoir, ça va être une amende minimale s'il y en a qui ne veulent absolument pas la porter et violer la loi, cela leur coûtera quelques fois \$10 par année quand ils se feront prendre. Je ne demanderai jamais à la police d'être sur le bord des routes et de regarder à l'intérieur si le gars a la ceinture ou non. On va tâcher de leur demander de se servir de leur intelligence et on va tâcher de convaincre tout le monde que ça va être la loi et qu'on est mieux de s'attacher. Si les gens ne s'attachent pas, ils en subiront les contrecoups eux-mêmes.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant toujours la sécurité routière, le ministre a dit que les réduc-

tions de vitesse se situeraient non pas au niveau de boulevards à quatre voies divisées ou encore d'autoroutes, mais surtout sur les routes à sécurité minimale. Est-ce que les boulevards à quatre voies non divisées constituent pour le ministre des routes à sécurité minimale?

M. Mailloux: Peut-être pas minimale, mais des routes à quatre voies contiguës, j'en ai une qui va vers le boulevard Sainte-Anne, comme vous en aurez une dans la région de Chicoutimi-Lac-Saint-Jean, c'est indiscutable que ce ne sont pas les meilleures routes parce qu'il y a tellement de maisons qui sont aux abords de ces routes, tellement de freinage, et la sortie fait qu'il y a des accidents trop fréquents à présent. Je constate quand même que, sur le boulevard Sainte-Anne, soit une distance d'environ une vingtaine de milles, depuis que c'est terminé, à quatre voies contiguës, il y a eu un accident majeur qui s'est produit, l'accident des Vietnamiens ou des Chinois; c'est un accident qui n'aurait pas dû se produire, si le véhicule avait été en bon état. J'ai été informé valablement que c'était l'éclatement d'un pneu sur une automobile louée, avec des pneus en mauvais état; le pneu a éclaté et le véhicule a traversé les quatre voies, avec quelques mortalités. Je pense que ce n'est pas la meilleure sécurité.

M. Bédard (Chicoutimi): Sûrement, parce que la situation n'est pas la même partout.

M. Mailloux: Non, non.

M. Bédard (Chicoutimi): Le ministre me voit venir quand je lui pose cette question, puisque je veux faire allusion, par exemple, à des routes à quatre voies, comme celle existant entre Baie-Comeau et Hauterive d'une part et nous, au niveau du Haut-Saguenay. On en a une qui vient d'être construite et depuis qu'elle a été construite, il y a eu maints et maints accidents, très graves à part ça. Je demanderais au ministre de faire faire une analyse particulière de ce bout de boulevard à quatre voies entre Jonquière et Chicoutimi, où les voies d'évitement font assurément défaut et où les accidents sont très nombreux. Il y a également certaines intersections qui sont très dangereuses, comme celle du rang Saint-Pierre.

M. Mailloux: J'ai promis au député de Chicoutimi, forcément, que nos officiers, en dehors de quelques voies d'évitement qui sont au programme et qui vont être faites dans les endroits où il y a eu le plus d'accidents, allaient faire une vérification spéciale comme on va en faire une sur la route à quatre voies de Sainte-Anne-de-Beaupré.

J'ai dit tantôt que ce n'étaient pas les voies les plus sécuritaires, loin de là. Il y a quelque chose dont le public devra se rendre compte. Ce ne sont pas les voies les plus sécuritaires, mais il va falloir arrêter de prendre ces artères pour des pistes de course. Il y a beaucoup trop de vitesse sur ces voies-là. Si on respectait les limites de vitesse qu'on va imposer — ce sera en fait une vitesse

maximale de 55 MPH sur ces voies — je pense que beaucoup moins de monde aurait des accidents. Sainte-Anne-de-Beaupré aura la même limite de 55 MPH.

M. Bédard (Chicoutimi): Cela peut certainement contribuer à baisser le nombre d'accidents, si on parle de sécurité routière.

M. Mailloux: Cela ne corrigera pas des anomalies qu'on va chercher à corriger.

M. Bédard (Chicoutimi): J'en ai déjà parlé au ministre, je ne sais pas s'il y a quelque chose de particulier qui a été fait concernant la sécurité routière sur le boulevard Talbot lui-même.

J'avais souligné au ministre le danger qu'il y avait de voir, entre autres, le transport de maisons mobiles, où plusieurs maisons mobiles se suivent l'une l'autre, alors que c'est complètement contraire à la loi. Cela continue, j'ai l'occasion de m'en rendre compte toutes les fois que je monte à Québec ou que je descends à Chicoutimi.

Il y a également un autre point qui rejoint la sécurité routière. Le ministre est au courant que plusieurs accidents ont lieu sur ce boulevard, malgré les améliorations apportées. On n'a pas multiplié les boîtes téléphoniques. Il s'agit peut-être de détails, mais ce sont des choses qui sont très importantes lorsqu'un accident survient. Cela peut faire la différence entre la survie ou la mort d'une personne, selon qu'un accident se produit, que l'on puisse très rapidement informer qui de droit, soit les forces routières, pour que le secours puisse être apporté.

J'aimerais que le ministre, sur ces deux points, même s'il ne peut pas me le dire ce soir, trouve le moyen de m'informer s'il y a quelque chose qui a vraiment été fait dans ce sens.

M. Mailloux: On en avait parlé lors de l'étude des derniers crédits et on a cherché pendant plusieurs mois, à savoir de quelle façon on pourrait installer de meilleurs moyens de protection pour les automobilistes qui circulent dans des endroits inhabités.

M. Michaud me dit qu'en hiver, spécialement durant les tempêtes, on a pris l'habitude, dans cette région, comme dans la région de la rive sud du Saint-Laurent, où il y a trop de véhicules qui viennent s'encombrer sur des routes et que ce n'est pas possible de déblayer par la suite, d'arrêter la circulation. Il ressort qu'on étudie encore de quelle façon, avec la société Bell Canada ou autres, on pourrait mettre en place des endroits où les personnes pourraient demander du secours.

J'ai eu, en période hivernale, un triste exemple qui m'a été signalé par un prêtre de Petite-Rivière-Saint-François. Dans une paroisse du lac Saint-Jean, circulant avec trois personnes assez âgées, il y a deux femmes qui ont dû, en souliers, circuler dans un pied de neige, sur une distance de douze milles.

Cela a été vérifié le lendemain matin par les officiers du ministère. La patrouille, pour une raison technique, n'avait pu passer dans les deux ou trois

heures qui ont suivi. Il y avait eu un bris ailleurs qui avait occupé la patrouille.

Mais il ressort que les deux personnes âgées d'environ 60 ans ont fait douze milles à pied. Imaginez avec quelles engelures elles se sont rendues...

M. Bédard (Chicoutimi): Sur le boulevard?

M. Mailloux: Dans le petit parc.

M. Bédard (Chicoutimi): Dans le petit parc.

M. Mailloux: Dans le petit parc. Mais ce n'est pas mieux que sur le boulevard Talbot.

M. Bédard (Chicoutimi): Non, ce n'est pas mieux.

M. Mailloux: Alors, c'est indiscutable qu'on cherche actuellement les moyens de rejoindre certains postes où les personnes pourraient appeler du secours. On a eu beau, l'hiver dernier, multiplier les patrouilles. Après l'accident dont je viens de parler, j'avais demandé un rapport complet qui m'a été remis. On a avoué qu'il y avait eu cette technicité qui avait fait que pendant quelques heures, de trop longues heures, on n'avait pas eu de patrouille. Normalement, en période de printemps, on était rendu qu'à toutes les deux heures au moins, la patrouille était en poste, sur le boulevard Talbot ou ailleurs, pour porter secours à des personnes qui auraient pu être en panne le long de la route.

Ce n'est pas un problème facile, parce que les communications, dans les deux endroits, qui appartenaient aux compagnies forestières, ont été mises de côté. Il faudrait rétablir un système de communications relié à nos véhicules qui patrouillent les routes. On cherche le moyen qui serait le plus efficace, tout en n'étant pas trop dispendieux, pour rendre service à cette population.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant l'autre exemple de la circulation de maisons mobiles qui se suivent, alors que c'est contraire à la loi, le ministre pourrait-il — je sais qu'il ne peut pas me le dire ce soir — me donner le nombre de plaintes qui ont pu être portées, concernant une situation comme celle-là?

M. Mailloux: Il y a beaucoup de plaintes.

M. Bédard (Chicoutimi): Les accusations qui ont été portées?

M. Mailloux: Je n'ai pas donné d'ordre. C'est peut-être un manque de temps, parce que j'ai constaté, souventefois, que le transport de maisons mobiles se faisait sur des véhicules dont les pneus ou les freins n'étaient pas toujours en mesure de circuler en terrain montagneux. J'ai en mémoire un accident où deux maisons mobiles qui se suivaient sont allées frapper plusieurs automobiles en sens inverse, alors que l'état des véhicules ne leur permettait pas de circuler sur des routes montagneuses. C'est complètement illégal

que ces véhicules se suivent, autant que c'est illégal que des "vans" se suivent, à courte distance et plusieurs à la fois.

Je conviens que, sur le boulevard Talbot, l'addition d'une troisième voie a amélioré un peu, pour la circulation plus rapide, mais la loi exige toujours qu'entre les véhicules, suivant la longueur du véhicule, on laisse un espace — je ne me rappelle pas de la définition — un peu correspondante à la longueur du véhicule, pour donner la chance, à ceux qui veulent passer, de dépasser dans des conditions acceptables.

Il y a plusieurs plaintes au ministère. J'en ai discuté, une fois, avec un officier supérieur du ministère de l'Industrie et du Commerce, parce qu'au moment où on veut les raisonner, je constate souvent qu'on transporte ces maisons dans des périodes de pointe. Certaines fins de semaine, c'est inacceptable de voir de telles maisons mobiles encombrer les routes du Québec, alors que tous les gens s'en vont vers la campagne ou reviennent vers la ville.

On me fait toujours le reproche, à chaque fois qu'on a attiré l'attention d'autres autorités d'autres ministères, qu'on va nuire à certaines industries, mais on dirait que ce sont toujours les routes du Québec qui doivent assumer la responsabilité de toutes ces contraintes. A un moment donné, cela devient inacceptable pour tout le monde.

Je pense qu'on pourrait quand même avoir des périodes où il y a moins d'achalandage sur les routes pour qu'on puisse rendre ces maisons à destination, sans aller dans les périodes où il y a le plus d'achalandage sur les routes du Québec.

M. Bédard (Chicoutimi): Le ministre pourrait-il me faire connaître approximativement, le nombre d'accusations qui ont été portées dans des situations comme celles-là?

M. Mailloux: Quant aux maisons mobiles, par les officiers de la Sûreté ou autres?

M. Bédard (Chicoutimi): Oui.

M. Mailloux: Je pense qu'on peut...

M. Bédard (Chicoutimi): C'est parce qu'on sait que...

M. Mailloux: C'est quand même assez limité, vu leur petit nombre sur environ trois millions de véhicules.

M. Bédard (Chicoutimi): On n'a pas besoin de revenir sur le danger que cela représente, mais on sait que les compagnies le font. C'est pour éviter de payer les frais d'une patrouille obligatoire afin d'avertir les automobilistes qui viennent dans le sens contraire.

M. Mailloux: Je suis rendu à penser qu'il faudrait faire la construction de maisons mobiles dans chaque municipalité pour ne pas les voir sur les routes du Québec.

M. Bédard (Chicoutimi): Le ministre parlait de la fin des trois voies sur le boulevard Talbot. On a eu l'occasion déjà d'en parler. Je sais qu'il y a eu des améliorations qui ont été faites sur quelques-unes, de même que sur la signalisation, parce que cela représentait vraiment des dangers, de la manière dont cela se terminait abruptement dans trop de cas. Je signale encore une fois au ministre qu'il y en a encore quelques-unes qui, certainement, exigent peut-être des réparations, non pas au niveau de la signalisation comme au niveau de la construction, à la fin des trois voies. Il y en a encore quelques-unes.

M. Mailloux: Je pense qu'il y a également, peut-être pas un vice, mais une signalisation qui pourrait être davantage amplifiée à la fin de ces trois voies, parce qu'on constate quand même qu'un peu partout, où sont ces trois voies, on a certains problèmes d'accidents qui se produisent lors...

M. Bédard (Chicoutimi): J'ai eu à le vérifier. Sur le boulevard Talbot, je ne sais pas si cela rejoint les chiffres que vous avez, mais j'avais déjà souligné que, peut-être, 50% des accidents, et assez importants, arrivaient à la fin des trois voies, qui se présentent d'une façon abrupte au conducteur.

M. Mailloux: Oui, durant le temps qu'on va changer la signalisation pour, forcément, indiquer les nouvelles limites de vitesse, je pense que ce serait un moment propice pour qu'on fasse une revue de tous les endroits où il y a des dangers exceptionnels pour qu'on ajoute à la signalisation à ces endroits précis. J'espère que les crédits qui sont accordés cette année, pour la signalisation des lignes blanches, vont nous permettre d'amplifier un peu aussi la signalisation nécessaire sur la chaussée même.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que le ministre pourrait me faire parvenir, pour les trois dernières années, les taux de circulation sur le boulevard Talbot?

M. Mailloux: On les a jusqu'à 1974. Je n'aurais pas 1975, j'aurais jusqu'à 1974. Je peux vous les donner, hiver comme été.

M. Bédard (Chicoutimi): Je voudrais m'en informer, parce que je trouve cela important. Quand on a parlé de la construction d'un boulevard à quatre voies ou encore d'une autoroute entre Chicoutimi et Québec, entre la région et Québec, on nous a toujours apporté l'argument de la densité de la circulation. Depuis sûrement un an...

M. Mercier: M. le Président, je pense qu'on fait allusion au programme 3, la construction...

M. Bédard (Chicoutimi): Non, j'en suis seulement sur la sécurité, et non pas sur la construction d'une autoroute. Cela va venir au programme 3, mais pas aussi long que les autres années.

M. Mailloux: Je peux fournir les données qu'on a...

M. Bédard (Chicoutimi): Je remarque que depuis un an et demi, au moins, contrairement à ce qu'il se faisait, très régulièrement, on passe aux barrières sans qu'un billet nous soit remis par les responsables de barrières. Maintenant, on m'a déjà affirmé, en commission parlementaire, qu'il y avait des compteurs installés sur le boulevard et qui, effectivement, pouvaient évaluer très bien la circulation, la densité...

M. Mailloux: M. Blais me dit qu'on a les données de 1975 également. On pourra vous faire parvenir toute la densité de la circulation d'après les compteurs sur la route même, parce que ce n'est pas aux barrières que cela se prend, c'est par ces compteurs. M. Blais m'informe que cela a été pris l'an passé également. Alors, on vous fera parvenir tous les chiffres afin de...

M. Bédard (Chicoutimi): Cela ne nous...

M. Mailloux:... vous convaincre...

M. Bédard (Chicoutimi): Cela nous donnera peut-être des arguments de plus pour sensibiliser le ministre à certaines exigences...

M. Bédard (Montmorency): M. le Président, au contraire, cela va en donner...

M. Bédard (Chicoutimi): ... d'une route moderne entre Chicoutimi et Québec.

M. Bédard (Montmorency): Avec les chiffres que j'ai vus, c'est loin d'une autoroute.

M. Bédard (Chicoutimi): Il y a tout une circulation qui a été détournée depuis un certain temps par le boulevard... Cela me surprendrait. Je vérifierai les compteurs après. Cela n'est pas normal que cela ait baissé.

M. Mailloux: Un à la jonction de la route 54 A, et possiblement un autre... De toute façon, on vous dira à quels endroits sont les compteurs.

M. Bédard (Chicoutimi): Je le fais assez souvent, je dis au député de Montmorency que...

M. Bédard (Montmorency): Je l'ai fait souvent, moi aussi.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, mais je le fais passablement plus souvent que lui. Il ne me fera pas croire que la circulation a diminué sur cette artère.

M. Mailloux: Je ne compte pas moi-même, je n'ai pas intérêt à fausser les chiffres.

M. Mercier: A l'élément 4, j'aimerais revenir sur deux points. Le premier auquel le ministre a fait allusion concernant l'application des lois. On a

déjà eu l'occasion de discuter dans le passé, M. le ministre, de la patrouille routière et de l'efficacité de cette patrouille. Sans retourner à plusieurs années, à l'ancienne police provinciale où les escouades de la circulation, les hommes à motocyclette patrouillaient les routes, on constate tout de même, avec les nouvelles structures de la Sûreté du Québec et le réaménagement à l'intérieur de la Sûreté du Québec, que les effectifs affectés à la patrouille routière comme telle ont de beaucoup diminué dans l'ensemble des régions de la province sur un plan pratique, peut-être pas sur un plan statistique, mais sur un plan pratique, à cause du fait que les policiers sont appelés à aller témoigner en cour, et sont assujettis, évidemment, à des conventions collectives de travail, à des rotations, etc.

Bon nombre de ces policiers sont également affectés à du travail de bureau. Le ministère considère-t-il toujours ou a-t-il toujours à l'esprit la possibilité de reconstituer, de concert avec la Sûreté du Québec, une escouade routière qui serait identique au "Highway Patrol" qu'on voit dans certains Etats américains, de façon à assurer une patrouille routière constante et non pas à des points précis auxquels nous sommes habitués, mais que l'automobiliste, quelle que soit la région qu'il fréquente et l'endroit où il circule, ait toujours la présence de patrouilles routières bien identifiées qui, psychologiquement, servent de rappel, de façon automatique, à l'automobiliste qui est porté à faire de l'excès de vitesse sur des routes qui ne permettent pas parfois de dépasser les limites permises?

M. Mailloux: J'ai été un peu surpris cet après-midi par une question qui a été posée, durant la période des questions, par le député de Rouyn-Noranda à l'endroit du Solliciteur général quand il s'informait de quelle façon seraient placés les véhicules de la Sûreté du Québec pour qu'on puisse, semble-t-il, respecter la loi. Cela m'a un peu surpris parce que, s'il faut que la loi ne soit respectée qu'au moment où on voit un véhicule de la Sûreté du Québec ou un autre agent, on va se ramasser avec des problèmes difficiles à résoudre au Québec.

D'ailleurs, la question que vous posez s'adresse principalement à mon collègue, le Solliciteur général, qui a la responsabilité des forces policières. J'ai rencontré, à quelques reprises, les officiers supérieurs de la Sûreté du Québec durant la période hivernale, en compagnie de mon collègue, le Solliciteur général. Je devais les rencontrer dans les derniers jours, avant que la loi ne soit présentée en Chambre, pour tâcher de connaître les mesures qu'entend mettre en place la Sûreté du Québec pour une meilleure surveillance des routes du Québec.

On avait discuté, à cette période, de la possibilité de faire certaines patrouilles aériennes comme l'Office des autoroutes et l'Ontario, qui surveillent les artères où il y a une densité extraordinaire en fin de semaine ou autrement, où on peut communiquer avec les policiers qui sont sur la terre ferme et intercepter des véhicules qui sont des dangers pour la société.

J'avais suggéré — je ne dis pas que c'est l'idée de la Sûreté du Québec — étant donné la difficulté de recrutement des officiers de la Sûreté du Québec et des contrôles budgétaires à respecter, parce qu'on dit qu'il y a moins de policiers...

Il y a autant de policiers. Ils sont peut-être moins visibles parce que ce sont des méthodes nouvelles, mais il y a autant de policiers qu'il y en avait et il se donne un peu plus d'infractions qu'il s'en donnait.

Je me demande si on ne devrait pas, étant donné que la crainte est le commencement de la sagesse, avoir quelques véhicules non identifiés mais qui, au moment où il deviendrait nécessaire de faire une interception, puissent s'identifier comme transportant des officiers de la Sûreté du Québec, pour éviter qu'on dise que le gars, s'il va à 90 milles à l'heure, aille un peu plus vite parce qu'il a peur que cela soit un bandit, un véhicule non identifié, mais qui s'identifierait au moment où il devrait faire une interception par une signalisation spéciale, lumière ou autre chose, sirène spéciale, pour que les Québécois sachent que, partout dans le Québec, il pourrait y avoir des automobiles qui circulent avec des officiers de la Sûreté du Québec, habillés en officiers de la Sûreté du Québec, mais qui pourraient être partout à la fois, sans être partout, en fait.

A présent, c'est une suggestion que j'avais faite à M. Beaudoin qui est responsable de la Sûreté du Québec. Je ne dis pas qu'elle a été retenue. On verra de quelle façon la Sûreté du Québec entend mettre en application l'ensemble des mesures de sécurité et de réduction de vitesse qu'on voudrait bien voir respectées par le public, mais, de toute façon...

M. Mercier: On parle d'excès de vitesse, mais cela vaut également pour les automobilistes qui vont filer à 30 milles à l'heure sur une autoroute. C'est aussi dangereux qu'un type qui va filer à 110 milles à l'heure.

M. Mailloux: Il est indiscutable, en parlant de sécurité, que j'aimerais bien que le fédéral amende certaines lois pour permettre que le test de l'ivresse-mètre préventif, on le prenne à la porte du bar-salon, qu'on enlève ses clés au conducteur et que, sans le mettre en prison, on lui dise: Va donc te reposer avec ta femme ou avec ta maîtresse, si cela ne fait pas. Tu reviendras après, quand tu seras en état de conduire.

M. Mercier: L'autre point que je voudrais soulever concerne le programme d'éducation, à savoir quels sont justement les programmes d'éducation en cours et s'il y a des pourparlers qui se maintiennent toujours avec le ministère de l'Éducation, sans pour autant vouloir augmenter la tâche de l'enseignant. D'après ce qu'on nous fait dire de ce temps-là, vous savez, la tâche de l'enseignant est déjà passablement chargée à ce qu'on dit. Mais est-ce qu'on envisage, avec le ministère de l'Éducation, d'introduire dans les programmes scolaires, soit au niveau primaire, élémentaire ou secondaire, l'enseignement des principes de la sécurité routière?

M. Mailloux: On avait amorcé des discussions préliminaires. Je dois dire que, pour l'ensemble des autres mesures qu'on avait à mettre en place,

moi-même, je n'ai pas eu le temps, avec le collègue de l'Éducation et avec la CEQ et les enseignants, de pousser la mesure plus loin. L'intention du ministère des Transports était que ces cours de sécurité de conduite automobile soient donnés dans les écoles, que ce soit facultatif et que des crédits soient accordés pour ces cours. Parce que, tant et aussi longtemps qu'on n'accordera pas de crédits pour la matière à enseigner, je pense bien que les élèves seront plus ou moins intéressés, mais on n'est pas avancé dans ce domaine et il faudra forcément rencontrer les enseignants et savoir de quelle façon, avec la Fédération des commissions scolaires, les enseignants, le ministère de l'Éducation, on pourrait les inviter à accentuer et à rendre le cours obligatoire dans les collèges.

M. Mercier: Parce que cela touche non seulement la conduite automobile au niveau secondaire, mais l'enseignement au niveau primaire. Je sais qu'il y a eu des expériences de tentées dans certaines commissions scolaires et les résultats ont été très probants. D'autre part, l'avantage que cela peut présenter, en ce qui a trait à l'enseignement de la conduite automobile, c'est que, concernant les taux d'assurance-automobile qui sont basés sur l'expérience du conducteur, si un jeune qui sort de l'université et qui prend son permis de conduire parce qu'il s'achète un véhicule avait obtenu le même permis cinq ans auparavant, son taux d'assurance serait d'autant modifié.

M. Mailloux: J'ai bien plus confiance, avec les mesures de sécurité que nous allons mettre en place, que ces mesures soient respectées par les plus jeunes que par les plus vieux.

M. Mercier: Pour autant qu'on les initie à cela.

M. Mailloux: Oui, mais...

M. Mercier: Il faut tout de même les renseigner, les former dans cet esprit.

M. Mailloux: Mais ils se renseignent pas mal plus vite que les plus âgés.

M. Mercier: Cela, c'est indéniable, M. le ministre, mais je pense qu'au niveau de l'éducation comme telle, autant on va enseigner les règles d'hygiène aux jeunes de la maternelle, de la première et de la deuxième année, on pourrait commencer à les sensibiliser, à titre de piétons, sur la signification des feux de circulation, sur la manière de traverser une rue, etc., parce que, comme les statistiques le démontrent également, au niveau des piétons, on constate aussi de nombreuses pertes de vie. A tout événement, tout ce qu'on peut souhaiter, c'est que l'on puisse en arriver un jour à introduire ces programmes de formation et d'enseignement au niveau scolaire.

M. Mailloux: Etant donné l'expérience très va-

lable qu'a connue le député de Bellechasse au ministère des Transports et l'expérience qu'il a acquise là-bas, je prends note des suggestions qu'il fait dans l'espoir qu'on réussira à les concrétiser.

M. Mercier: Merci bien, M. le ministre. Une dernière question, M. le Président. Cela concerne une question que nous avons posée l'an dernier, à savoir si le ministère en est arrivé à une réglementation sur la multiplicité des feux clignotants sur différentes catégories de véhicules, alors que cela passe du jaune au vert, du bleu au rouge.

M. Mailloux: On ne parle pas des autos des ministres.

M. Mercier: On ne parle pas des autos des ministres, mais de ces véhicules de service dans certains cas. Cela peut représenter des camions-remorques, des ambulances, des voitures de patrouille, de postes de radio, différents véhicules qui utilisent une multiplicité de lumières, de feux clignotants sur le toit du véhicule.

M. Mailloux: Je pense que, quand l'honorable député prendra connaissance de l'avant-projet de loi sur les amendements majeurs au Code de la route, qui devrait être présenté à la période automnale, il verra que tous les sujets qui sont à son esprit actuellement sont à l'intérieur de cette réglementation nouvelle, dans le Code de la route qui sera amendé en profondeur.

M. Bédard (Chicoutimi): Toujours concernant la sécurité routière, le gouvernement, par des subventions, avait encouragé l'établissement de villages de sécurité routière. Est-il dans l'intention du gouvernement de continuer son encouragement financier au moins à ceux qui sont déjà en place et qui, à mon sens, constituent quand même des écoles assez valables d'éducation routière?

M. Mailloux: On a actuellement celui que connaît le député de Chicoutimi dans la région de Dubuc.

M. Bédard (Chicoutimi): Dans Chicoutimi-Nord.

M. Mailloux: ...pour lequel on avait reçu une subvention de \$75 000, je pense. Ce serait l'intention du ministère d'aller ailleurs, dans d'autres territoires, mais je ne pense pas que cela puisse se faire durant l'année en cours.

M. Bédard (Chicoutimi): Mais ceux qui sont déjà existants, pour qu'ils puissent montrer un caractère sérieux, et qui peuvent laisser voir une expansion qui serait valable dans le sens de l'enseignement de la sécurité routière, on peut compter que le gouvernement continuera de les aider financièrement.

M. Mailloux: On m'informe que l'infrastructure à mettre en place, où on rejoignait les plus grands

coûts, c'est réglé à ce jour et qu'il n'y a pas de demande; je ne pense pas que ce soit nécessaire d'aller aussi loin que cela, étant donné que l'infrastructure est en place. Je pense que des gens reliés de près à la sécurité routière, qui le font bénévolement, peuvent le faire, comme la Ligue de sécurité va prêter son concours à Montréal pour toutes sortes de fins, des campagnes, etc. Je pense que la dépense majeure est réglée maintenant.

M. Bédard (Chicoutimi): Soit, la dépense majeure est faite, mais, effectivement, s'il est manifesté ou présenté au ministère des Transports des dossiers qui pourraient laisser voir une expansion possible, j'imagine que le ministère des Transports les prendra en considération.

M. Mailloux: Ce serait plutôt une aide technique; je ne pense pas que j'aurais des crédits à affecter à cette fin, mais ce serait peut-être une aide technique...

M. Bédard (Chicoutimi): Qui pourrait être apportée.

M. Mailloux: Oui.

M. Bédard (Chicoutimi): Quand on regarde le budget de la sécurité routière, on s'aperçoit qu'il augmente de 10% environ, soit le taux de l'inflation.

M. Mailloux: C'est plus que cela, parce qu'il demeure qu'en dehors de l'élément de programme qu'on vote actuellement, il a également ce qui regarde les améliorations apportées à des routes, dans les points noirs, pour lesquels on a une entente fédérale-provinciale et qui sont dans d'autres programmes, la construction des routes. Je pense qu'il y a quand même suffisamment d'argent pour la campagne à mettre en place. Il ne s'agit pas de dépenser des dizaines de millions. On a une offre de collaboration de la part de la Ligue de sécurité du Québec, de la part du Club automobile, de la part de quantité d'organismes qui vont apporter bénévolement leur concours, qui ont pressé le ministère des Transports de mettre des mesures de sécurité plus grandes en place, et qui, rendus à ce stade, sont prêts à collaborer entièrement par des conférences, par des diapositives, par des manifestations qui seront données un peu partout dans le Québec. C'est en tout cas l'opinion qui a été émise devant moi.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que le ministre, à l'heure actuelle, est en mesure d'évaluer les implications budgétaires des différentes mesures dont il nous a parlé, qui consistent à réduire le nombre et la gravité des accidents d'automobiles et qui font partie de tout un programme de sécurité routière?

M. Mailloux: Je pense que l'ensemble des coûts de la mesure, cela va être un gain assez net,

parce que cela coûtera éventuellement au ministère, pour les routes qui ne sont pas des autoroutes, environ \$1 million, pour changer la signalisation des nouvelles limites de vitesse. Cela prendra un peu plus d'inspecteurs à la Sûreté du Québec; cela nous prendra peut-être un peu plus d'inspecteurs chez nous et de meilleurs contrôles sur l'inspection mécanique pour certains types de véhicules. Les lois sont renforcées et on devra aller vers des garages autorisés pour avoir certains certificats à donner au moment de l'échange de véhicules usagés. Il y a quand même une quantité de contrôles qu'on ajoute. On ne demande pas aux automobilistes d'ajouter un équipement qui n'apparaît pas dans un véhicule. Tous les véhicules qui datent d'avant 1971, où il n'y avait pas de ceinture de sécurité, la loi ne les oblige pas à en avoir, ils sont exemptés. Il en reste environ 7% ou 8% et ils vont disparaître de la circulation dans les années qui vont s'écouler. Pour les autres véhicules, on dit: Pour les véhicules de 1971 à 1974 qui portent telle ceinture de sécurité, voici celle qu'il est obligatoire de porter sur le siège avant. Quant aux véhicules ultérieurs à 1974, 1975 et 1976, ils ont une seule ceinture qui s'attache dans un seul mouvement.

Je pense que la manoeuvre est assez facile, mais ce ne sont pas des coûts supplémentaires à la société. On réduit les limites, les gens vont dépenser moins de carburant. Cela ne coûte pas plus cher, ça va coûter moins cher à l'assurance-hospitalisation, ça va coûter moins cher un peu à tout le monde. Je pense bien qu'il ne faudrait pas se faire d'illusions.

M. Bédard (Chicoutimi): On a surtout les implications budgétaires.

M. Mailloux: Il ne faudrait pas se faire d'illusions. Quel que soit le système d'assurance qu'on mettra en place, je ne conteste pas qu'on devrait la changer ou la modifier, mais si on veut stabiliser ou arrêter la montée en flèche des assurances, si on n'est pas capable de réduire le nombre de mortalités ou le nombre d'accidentés, de pertes matérielles, la montée des assurances va aller vers les sommets.

M. Bédard (Chicoutimi): Quelle est l'opinion du ministre relativement à la recommandation du rapport Gauvin, voulant qu'on devrait créer un organisme indépendant chargé de la sécurité routière et qui serait doté d'un budget équivalent à 1% du total des primes d'assurance au taux inscrit au Québec?

M. Mailloux: Je ne suis pas contre et je ne suis pas pour. Pour le moment, je prétends qu'à l'intérieur des forces du ministère, on a en place tous les éléments pour contrôler les mesures de sécurité qu'on veut tenter de mettre en place, ainsi que le ministère de la Justice. Cela ne sert à rien d'ajouter aux structures existantes. Si jamais cela ne fait pas ses preuves, on verra s'il y a lieu de les modifier. Pour le moment, la structure, je ne suis

pas pour ça. Si on regarde l'ensemble des mesures du rapport Gauvin, je pense que le commissaire Gauvin ne pourrait pas nous accuser, au ministère des Transports, de ne pas avoir donné suite, peut-être pas intégralement, à l'ensemble des mesures qu'on pensait devoir mettre en place également. Nonobstant des points insignifiants ou sur lesquels on est en désaccord, on a à peu près respecté toutes les recommandations de M. Gauvin sur les règlements.

Sur \$700 millions de primes d'assurance souscrites, on arrive à 1% actuellement. On ne compte pas les immobilisations sur les points noirs, ces choses-là, parce qu'on dépasse déjà de beaucoup.

M. Bédard (Chicoutimi): Au chapitre de la sécurité routière, M. le Président, il me resterait une question concernant les casques de sécurité, mais mon collègue de Maisonneuve aimerait aborder ce sujet. J'imagine que la commission ou le ministre des Transports n'aurait pas objection à ce qu'on puisse y revenir, peut-être un peu plus tard au niveau de l'étude des crédits, lorsque le député de Maisonneuve pourra être là et poser ses questions.

M. Mailloux: Le député de Maisonneuve m'avait prévenu de son intention d'intervenir au nom de tous les clubs qu'il a rencontrés. Je voudrais, par ailleurs, qu'il m'informe du moment où il pourra venir à la commission, quel que soit l'élément du programme où on sera rendu. Il faudrait cependant qu'à ce moment-là je sois accompagné, si M. Laflamme n'est pas là, de M. Crevier à qui j'avais demandé de vérifier l'état du dossier et d'autres officiers du ministère qui devront m'accompagner pour répondre aux arguments qu'avancera le député de Maisonneuve, à n'importe quel moment avant la fin des crédits.

M. Bédard (Chicoutimi): Je pense que beaucoup de députés ont dû recevoir des recommandations ou encore des demandes d'intervention de la part de certains groupes de motards, de gens de la moto.

M. Mailloux: C'est le problème des assurances et autres. De toute façon, avant la fin des crédits, quel que soit le moment, quand il plaira au député de Maisonneuve de venir se faire entendre, il s'agira qu'il m'informe, quelques heures à l'avance; on fera le nécessaire pour faire venir ici les officiers qui pourront m'informer valablement. La demande que je ferais, c'est que nonobstant ça, il pourrait discuter en tout temps. Il y a peut-être notre collègue de Johnson qui pourrait avoir des questions à poser, à ajouter à ça. On pourrait quand même accepter...

M. Bédard (Chicoutimi): Vous ne pouvez pas reprendre tous les programmes.

M. Mailloux: Oui, mais accepter quand même le programme.

M. Bédard (Chicoutimi): Sous réserve de...

M. Mailloux: Nous répondrons aux questions que voudraient poser nos députés.

M. Bédard (Chicoutimi): Il restera des questions concernant les casques de sécurité.

Le Président (M. Pilote): Le député de Bellechasse.

M. Mercier: Avant d'adopter le programme, M. le Président, j'aurais une dernière question à poser au ministre. Je voudrais savoir si, dans les crédits prévus à la sécurité routière, il est question, encore cette année, de donner des subventions à des organismes de sécurité. Si oui, lesquels et pour quels montants?

M. Mailloux: Environ pour \$75 000, mais je n'ai pas la liste ici, je pourrai la donner ultérieurement au député.

Le Président (M. Pilote): L'élément 4 et le programme 2 sont adoptés?

M. Mailloux: Programme 2, adopté.

Le Président (M. Pilote): Programme 2, adopté. Programme 3: Construction du réseau routier.

M. Bédard (Chicoutimi): Je sais que l'habitude est de terminer, à peu près à dix heures, les travaux de la commission. J'avais demandé, lors de la suspension, de commencer les travaux un peu plus tard, étant donné certains rendez-vous que j'avais, mais je ne voudrais pas imposer aux membres de la commission qu'on aille plus tard que l'heure normale.

M. Mailloux: Je n'aurais pas d'objection majeure. Ce que je voudrais savoir, c'est si vous avez beaucoup de questions au programme 5. Il s'agit de gestion interne et soutien.

C'est le programme qui vise à planifier, diriger et coordonner les ressources humaines, physiques et financières essentielles à la gestion des programmes du ministère.

M. Bédard (Chicoutimi): Je vais avoir quatre questions qui ne seront pas très longues.

M. Mailloux: Si on pouvait passer ce programme immédiatement.

Le Président (M. Pilote): Le programme 5 d'abord, avant le programme 3, quitte à revenir.

M. Mailloux: Quitte à revenir, à une séance ultérieure, au programme 3.

Le Président (M. Pilote): D'accord.

M. Mailloux: On pourrait peut-être se débarrasser de celui-là.

Le Président (M. Pilote): Programme 5: Gestion interne et soutien. Élément 1 : Direction.

Gestion interne et soutien

M. Bédard (Chicoutimi): A l'élément 1, je n'ai pas de question, sauf que j'aimerais que le ministre nous dise ce que cela représente exactement.

M. Mailloux: Ce sont les salaires de l'administration. C'est l'activité principale des bureaux du ministre et des sous-ministres, les relations extra-ministérielles. Au programme 5, élément 1 et 2, c'est l'activité des relations publiques avec d'autres ministères ou organismes.

Le Président (M. Pilote): L'élément 1 est adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Président (M. Pilote): Élément 2: Soutien administratif.

M. Bédard (Chicoutimi): J'aurais une question concernant les expropriations dans la ville de Hull. Il y a un groupe de propriétaires et de locataires...

M. Mailloux: C'est au programme 3, si vous voulez. En construction; on ira là-dedans demain matin. C'est le programme 3. J'imagine qu'il peut y avoir d'autres questions relatives à l'expropriation, relatives à la nouvelle loi.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

Le Président (M. Pilote): L'élément 2 est adopté?

M. Mailloux: L'élément 2 du programmes regroupe l'ensemble des activités de soutien à caractère administratif. C'est l'activité visant à assurer que les unités administratives disposent du personnel nécessaire au moment requis pour la réalisation des programmes du ministère des Transports, en recherchant l'harmonie dans les relations de travail et compte tenu de la politique gouvernementale en matière de gestion du personnel.

Le Président (M. Pilote): Adopté.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce programme-là...

M. Mailloux: Le contrôle budgétaire, le système SYGBEC, le contrôle des projets, le budget-programme. Je pense que M. Michaud pourrait répondre pas mal plus efficacement que le ministre. Comme il est le chef du budget, je le laisse répondre.

Presque tous les effectifs qui ont à faire le soutien administratif dans le ministère, au niveau du bureau du personnel, du budget et des communications, le service d'information ainsi que le bureau d'approvisionnement, le contentieux, les normes administratives dans le ministè-

re, ce sont tous les services de soutien à l'intérieur du ministère.

M. Bédard (Chicoutimi): Le contentieux peut représenter combien de personnes?

M. Mailloux: Nous fournissons le personnel aux avocats qui sont fournis par le ministère de la Justice. Au contentieux, je crois que nous fournissons environ 26 personnes qui sont des fonctionnaires du ministère.

M. Bédard (Chicoutimi): Des personnes-ressources pour aider au niveau des dossiers.

M. Mailloux: Des personnes-ressources, principalement des agents de bureau, des dactylos et des sténos-secrétaires. Les avocats sont fournis par le ministère de la Justice.

Quand ils deviennent bons, ils s'en vont ailleurs. Quand ils deviennent meilleurs, ils s'en vont ailleurs.

M. Bédard (Chicoutimi): Les honoraires entrent en ligne de compte?

M. Mailloux: C'est le transport en vrac.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant le transport en vrac, ils sont presque tous rendus dans le bureau qui s'occupe de la pratique privée.

M. Mailloux: Ils s'en retournent à Québec...

M. Bédard (Chicoutimi): Il y aurait, au niveau du programme, M. le Président, une question concernant l'entretien des boulevards à l'intérieur de certaines municipalités, suivant l'aspect particulier. L'élément 4.

Le Président (M. Pilote): Peut-on dire que l'élément 2 est adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, adopté.

Le Président (M. Pilote): Les éléments 2 et 3 sont adoptés.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela.

Le Président (M. Pilote): Élément 4?

M. Mailloux: S'il y a des boulevards à l'intérieur des municipalités, cela va venir au programme 4: Conservation du réseau routier.

M. Bédard (Chicoutimi): Sur un aspect particulier, certaines municipalités qui sont traversées par des boulevards à grand débit de circulation...

M. Mailloux: Comme celui d'ici à côté, dans la ville de Sainte-Foy.

Routes entretenues par les municipalités

M. Bédard (Chicoutimi): Ou encore, par des boulevards à vocation régionale ou intermuni-

pale, comme cela peut arriver dans nos régions. Ces municipalités se plaignent quand même du fardeau que représente sur leur budget l'entretien de ces boulevards, autrement dit elles commencent à considérer que ce sont presque des cadeaux de Grec qui sont faits par la province. C'est bien beau de se faire céder certains boulevards, mais, quand viennent les problèmes d'entretien, avec tout ce que cela représente du point de vue technique, aux fins d'entretien, à ce moment, cela devient très onéreux pour les municipalités.

Il y a une ville, entre autres, où j'ai eu l'occasion de visiter, ici dans la région de Québec, le conseil municipal, à savoir la ville de Sillery qui est traversée par les boulevards Laurier, Champlain et qui se plaint naturellement du coût très élevé qui est requis, à savoir \$275 000, simplement lors de la dernière année financière. C'est un cas en particulier, mais il y a bien des cas qui se présentent, peut-être à une dimension moindre, dans plusieurs municipalités du Québec, plusieurs villes du Québec. Je voudrais tout simplement savoir la politique du ministère relativement à ce genre de transfert de routes, surtout concernant les dépenses d'entretien que cela peut représenter pour les municipalités.

M. Mailloux: Je pense que M. Rouleau avait affirmé, l'an passé, que, quand il y avait eu une remise de routes aux municipalités, de toutes les routes qui traversaient les municipalités, on avait voulu rétablir un équilibre, parce que, quantité de villes et villages étaient entretenus et construits par le gouvernement, alors que d'autres, à leurs propres responsabilités financières, à l'intérieur de leurs budgets, construisaient et entretenaient ces routes. On a voulu mettre tout le monde sur le même pied. Il y a eu quelques erreurs qui se sont glissées, pour lesquelles on est en train de faire une révision complète actuellement.

Si l'on prend l'exemple, le plus près du parlement, du boulevard Laurier qui conduit vers le pont de Québec, qui traverse Sillery et Sainte-Foy, il est indiscutable qu'on pourrait peut-être dire que, comme il y a une circulation qui vient peut-être, de 75% à 80%, de gens qui circulent d'un endroit à l'autre du Québec et non pas à l'intérieur de la municipalité, c'est une artère... En leur remettant, c'est peut-être un cadeau de Grec, si c'est complètement exact qu'on leur a remis et qu'on ne les aide pas, mais, quand les municipalités disent qu'en leur remettant un tel cadeau de Grec, on ne les a pas aidées, je ferais quand même la remarque suivante que, quand je regarde les subventions qu'ont demandées les municipalités des villes de Sainte-Foy et de Sillery pour d'autres artères complètement municipales, je pense qu'elles ont eu à peu près la contrepartie des sommes qu'elles doivent voter pour l'entretien d'un boulevard comme le boulevard Laurier.

Je voudrais quand même dire que, dans les années qui vont suivre — ce ne sera pas cette année — le gouvernement interviendra, pour remettre en état d'une circulation plus dense, en assumant la responsabilité, je pense, en bonne partie

des coûts, pour les remettre à la page et les remettre ensuite à la municipalité une fois acceptables...

Je pense que mon collègue ici, de Beauport, avait eu la remise de l'avenue Royale, qui était dans un état déplorable. Mais, par la politique des subventions ministérielles, on l'a remise quand même dans un état acceptable à la ville de Beauport. On fait cela un peu partout dans le Québec, sauf que ce n'est pas statutaire. On va un peu partout dans le Québec pour aider les municipalités qui ne sont pas en mesure de rétablir ces artères à une circulation normale, mais je pense que, d'ici quatre ou cinq ans, ce sera fait un peu partout dans le Québec, en même temps que la mesure de correction sera apportée également.

M. Bédard (Montmorency): Sur ce dernier point, M. le Président, j'aimerais ajouter quelques mots pour préciser que la politique du ministère remonte à avril 1972 et que le député de Montmorency est élu depuis octobre 1973. C'était antérieurement à son élection à titre de député.

M. Mailloux: Je pense que, d'ici quelques années, on aura réussi à rétablir un juste équilibre pour ces artères, parce que c'est une responsabilité qui engage fortement les budgets municipaux. Malgré que ce soit discrétionnaire, on va tâcher de faire l'impossible pour rendre justice à tout le monde, mais on analyse chaque cas en particulier. Je me rappelle des cas qu'on a analysés dans la région de Thetford-Mines où cela a coûté très cher pour la route 112. Il y en a un peu partout. Dans la région de...

M. Bédard (Chicoutimi): Dans la région de Chicoutimi également.

M. Mailloux: Il y en a dans tous les comtés du Québec.

M. Bédard (Montmorency): Le boulevard Saint-Joseph.

M. Mailloux: C'est suivant l'importance des coûts.

M. Bédard (Chicoutimi): N'en parlez pas trop, il y a assez de problèmes dans ce bout.

M. Bédard (Montmorency): Des problèmes, il y en a eu gros de réglés et on est capable d'en régler encore.

M. Mailloux: On a un peu un exemple par l'entente qui a été signée avec Cap-Rouge, où la route qui conduit vers le collège et le terrain de golf est terriblement sinueuse et extrêmement dispendieuse à reconstruire. Elle sera reconstruite sur une période de trois années mais avec une entente selon laquelle les paiements du ministère des Transports seront répartis sur cinq ans. Elle sera ensuite remise à la municipalité quand elle sera reconstruite, parce que c'est impossible qu'une municipalité aussi petite puisse, sur cinq milles de

longueur, refaire une telle artère. Alors, c'est dans ce sens qu'on s'en va un peu partout dans le Québec.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, il me resterait deux questions; l'une concerne l'entretien des routes rurales à caractère local. Quelle est la politique du ministère...

M. Mailloux: ...à l'entretien.

M. Bédard (Chicoutimi): ...mais peut-être qu'il y aurait lieu qu'on étudie cela à l'entretien.

M. Mailloux: Oui, à l'entretien, tout le monde va en parler. Au programme 4, ce sont les subventions en période hivernale, l'amélioration du réseau municipal dans le programme 4, l'élément 4, ce sont les ressources d'hiver, l'entretien d'hiver.

Le Président (M. Gratton): Élément 4, adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): A l'élément 4, concernant le péage sur les autoroutes et les ponts, est-ce que le ministre préférerait qu'on aborde cette question seulement demain?

M. Mailloux: A n'importe quel autre programme que vous voudrez. On sera peut-être mieux disposé pour en parler.

M. Bédard (Chicoutimi): Il commence à se faire tard.

M. Mailloux: On pourrait accepter ce programme, quitte à revenir à n'importe quel moment que vous voudrez.

Le Président (M. Gratton): Élément 4, adopté. Programme 5, adopté.

M. Bédard (Montmorency): Adopté.

M. Mailloux: Alors, programmes 1, 2 et 5, adoptés quitte, s'il y a une question ou deux supplémentaires à y revenir.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

Le Président (M. Gratton): Alors, la commission ajourne ses travaux à demain, 10 heures tel que convenu, à ce qu'on me dit.

(Fin de la séance à 22 h 28)

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*