



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 (5)

Le 12 avril 1976 — No 23

Président: M. Jean-Noël Lavoie

DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Table des matières

Conservation du réseau routier.....	B-687
Entretien des ponts.....	B-690
Bordures d'arbres.....	B-691
Le péage.....	B-692
Signalisation.....	B-692
Pistes cyclables.....	B-694
Expropriations.....	B-695
Commission des transports.....	B-697
Transport interprovincial.....	B-698
Transports maritime et aérien.....	B-701
Le port du casque par les motocycliste.....	B-704
Transport maritime.....	B-711
Transport scolaire.....	B-718
Grèves.....	B-722
Production d'autobus.....	B-723
Transport aérien.....	B-723

Participants

M. Michel Gratton, président
M. Pierre Mercier, président suppléant

M. Raymond Mailloux
M. Marc-André Bédard
M. Paul Berthiaume
M. Benjamin Faucher

*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 lundi 12 avril 1976

(Seize heures sept minutes)

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 sommes rendus au programme 4, conservation du réseau routier, élément 1, conservation des chaussées et des éléments de confort. Le ministre.

Conservation du réseau routier

M. Mailloux: M. le Président, en quelques mots, les crédits de ce programme sont haussés de plus de \$5 millions et sont portés à \$220 484 000. Compte tenu qu'en 1975/76, au programme 4, élément 4, une somme de \$23,2 millions était prévue pour les subventions aux municipalités pour l'entretien des chemins d'hiver, cette somme a permis au ministère de ramener sur une base d'exercice le paiement de ces subventions, en payant en 1975/76 les subventions, pour des dépenses diverses, de 1974/75. En 1976/77, ces dépenses de transfert seront ramenées à \$15,6 millions, soit une diminution de \$7,6 millions, et cette somme de \$7,6 millions peut être ainsi affectée à l'amélioration du réseau routier.

Le Président (M. Gratton): Messieurs, si vous permettez, j'aimerais informer la commission que le député de Laprairie, le ministre d'Etat aux Transports, sera membre de la commission cet après-midi en remplacement de M. Verreault, de Shefford.

M. Mercier: Est-ce que cela doit être accepté à l'unanimité?

Le Président (M. Gratton): Non, pas nécessaire. On ne voudrait surtout pas prendre un vote là-dessus.

M. Mailloux: Alors, à l'intérieur des éléments de programme, on voit la conservation des chaussées et des éléments de confort, la conservation des structures, ponts, viaducs, etc., la conservation des équipements de contrôle et de sécurité et l'exploitation d'hiver, de même que les activités de soutien et le soutien en matériel. C'est, en somme, tout le budget d'entretien du réseau routier provincial, hiver ou été.

M. Bédard (Chicoutimi): Peut-être simplement pour prendre un exemple, en termes de conservation du réseau routier, est-ce que le ministre pourrait nous dire, dans un cas comme le boulevard Talbot, quelles sommes ont pu être affectées à cette artère de communications dans ce programme, et de quelle manière ces sommes ont pu être utilisées?

M. Mailloux: Est-ce qu'on parle de l'exercice financier qui vient de se terminer?

M. Bédard (Chicoutimi): Qui vient de se terminer sur...

M. Mailloux: ... principalement?

M. Bédard (Chicoutimi): Celui pour lequel le ministère projette de dépenser des sommes dans l'année qui s'en vient.

M. Mailloux: Il y a sûrement une partie de 88 milles du boulevard Talbot entre les barrières, soit au chapitre construction ou de celui de l'entretien, qui a été refaite en 1975/76. Il est indiscutable que dans cette section, il n'y a pas de travaux d'importance de prévus cette année.

Maintenant, sur l'ensemble du boulevard Talbot, les travaux que nous avons annoncés l'an passé sont complétés en entier.

M. Bédard (Chicoutimi): J'ai l'occasion de le constater assez régulièrement. Est-ce que cela se situe à l'élément construction de routes? Y a-t-il eu des sommes affectées dans le programme de l'amélioration et de la conservation du réseau routier?

M. Mailloux: L'an passé, nous disposions d'une somme d'environ \$700 000 venant du budget d'entretien. Je n'ai pas à la mémoire les montants qui ont été annoncés, ce qu'on devait dépenser de l'année 1974-75, comme des crédits qu'on avait additionnés pour terminer les sections sur lesquelles on faisait une amélioration importante, soit plus d'une couche d'usure, on ajoutait deux ou trois pieds de gravier, ainsi que certains coussins supplémentaires; tout cela venait du budget d'entretien. Il y a eu la conclusion des trois voies, qui venait du budget de construction, des travaux qui étaient déjà en exécution, mais cela a été réparti entre les deux budgets. La couche d'usure simple allait au budget d'entretien.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, peut-être que ma question se situe à un autre programme, mais je sais, en ce qui a trait non seulement au boulevard Talbot, mais également à bien d'autres artères de circulation, que le ministère a fait l'essai de nouveaux procédés concernant la pose de l'asphalte. Je sais que l'an passé on ne pouvait nécessairement pas arriver à des conclusions. Autrement dit, il fallait attendre quelque temps avant de tirer des conclusions. On avait uti-

lisés ces procédés aussi dans le comté de Charlevoix, je crois. Maintenant que cela fait quand même un certain temps, le ministre serait-il en mesure de nous dire jusqu'à quel point ces nouveaux procédés de la pose de l'asphalte, et de la reconstruction de la base de la route ont été concluants.

M. Mailloux: Il y a eu en fait deux ou trois procédés spéciaux qui avaient été expérimentés également dans d'autres pays au climat semblable. A Petite-Rivière-Saint-François, à une altitude d'environ 3500 pieds, c'est un "styrofoam", je pense, de quatre pouces d'épaisseur, qui est placé sur la chaussée. On y ajoute un chargement d'environ deux pieds de gravier concassé sur lequel on pose le revêtement d'asphalte conventionnel qu'on connaît. Ce sont les rigueurs du deuxième hiver que subissent les deux projets qui ont été complétés. Je sais que les analyses faites chaque semaine de la période hivernale nous permettent de conclure que, malgré l'augmentation assez sensible des coûts pour poser de tels revêtements, la gelée se fait sentir avec beaucoup moins de profondeur. Je pense que M. Blais, qui est attaché spécifiquement à la construction et à l'entretien pourrait, en des termes peut-être plus techniques, vous dire quels sont les résultats jusqu'à maintenant. Il y a également les tentatives qu'on a faites sur le boulevard Talbot, avec un autre procédé, de même qu'avec d'autres matériaux, sur la Transcanadienne, à l'est de Québec, dans la région entre Montmagny et Rivière-du-Loup, je pense. Je demanderais à M. Blais de compléter les informations préliminaires que je vous ai données.

M. Bédard (Chicoutimi): Si vous me le permettez, M. Blais, préalablement, en ce qui a trait au boulevard Talbot, si je posais la question, non seulement, je sais que cela s'applique au boulevard Talbot, mais également, comme l'a dit le ministre, à d'autres artères de communication, c'est que en ce qui a trait au boulevard Talbot, on a l'occasion, par la force des choses, si je peux employer l'expression, de le traverser régulièrement et on s'aperçoit que là où il y a eu pose toute récente d'asphalte avec ces nouveaux procédés, l'asphalte travaille drôlement à certains endroits.

M. Mailloux: Pour le boulevard Talbot, je suis au courant, parce qu'on est allé justement l'inspecter vendredi passé; c'est tout récent. Nous, nous avons été satisfaits de la visite que nous y avons faite. Je pense que, sauf à deux endroits peut-être sur cent pieds de longueur à chaque endroit, où c'est un peu onduleux, le reste est en parfait état à l'heure actuelle. Nous constatons quand même que parmi les différents procédés que nous avons appliqués, celui où nous mettons un coussin de gravier avant d'ajouter un nouveau pavage semble actuellement donner des résultats évidemment meilleurs que les autres procédés.

Je m'étais servi de l'expression tapis japonais sur le boulevard Talbot. Cela avait été même sur une très courte distance; jusqu'à maintenant, cela

ne semble pas tellement concluant. Par contre, l'expérience dont je parlais tantôt, le "styrofoam", donne quand même des résultats heureux et cela nous a permis de faire une correction importante à Cabano, sur la Transcanadienne. C'est l'endroit dont je parlais tantôt entre Rivière-du-Loup... C'est à Cabano. C'est normalement huit pouces de gravier qui sont ajoutés sur la chaussée actuelle. Sur le boulevard Talbot, on se rappellera qu'il y avait eu des travaux de diverses natures exécutés parce qu'à certains endroits, l'asphalte avait été clarifié, à d'autres on avait plutôt rechargé, d'une manière importante, avant de poser un nouveau revêtement d'asphalte, mais, de toute façon...

M. Bédard (Chicoutimi): Le fond de la route n'était pas semblable d'un endroit à l'autre. Il était plus avarié à certains endroits par rapport à d'autres.

M. Mailloux: D'ailleurs, on avait affirmé à ce moment-là qu'on ne prétendait pas arriver à l'excellence, puisque certaines parties du boulevard Talbot, de toute façon, devraient être refaites dans un avenir prochain. Je pense qu'on l'avait dit dans le mémoire à ce moment-là. On voulait, en 1975, permettre un trafic convenable, mais on savait qu'on ne se dirigeait pas vers l'excellence parce que certaines des sections, où c'est forcément la structure qui est en cause, devront être corrigées de manière profonde dans un avenir prochain.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant l'entretien des routes rurales à caractère local, est-ce qu'on pourrait savoir quelle est la politique du ministre relativement à l'entretien des routes rurales? Par exemple, à l'intérieur des normes que, peut-être, le ministère se fixe, est-ce que le ministère a envisagé le problème particulier des routes d'accès aux territoires forestiers qui ne sont pas, à proprement parler, des routes à caractère uniquement municipal, mais des routes d'accès à des territoires non organisés? Si vous me permettez un exemple, il y avait... Cela se situe aussi au niveau de notre région, mais, entre autres, un exemple que j'ai, plus précis. Le député de Saguenay, dont le territoire comprend plusieurs de ces routes, avait reçu des représentations de municipalités relativement à des routes entrant dans cette catégorie.

Est-ce que le ministre pourrait nous éclairer sur les possibilités, dans deux cas particuliers, d'obtenir une aide provinciale, entre autres concernant le comté de Saguenay, le chemin longeant la rivière Sault-au-Mouton, et la route entre Saint-Paul-du-Nord et Rivière-Eperlan? D'ailleurs, il y a eu de la correspondance échangée entre le député de Saguenay et le ministère des Transports.

M. Mailloux: D'ailleurs, le député de Saguenay m'a demandé quelques informations que je dois lui transmettre d'ici les prochaines semaines sur certaines routes secondaires de son comté. Le service de la voirie ne construit pas de routes qui

vont vers l'accès à la forêt, ou vers l'accès direct à un développement touristique, ou vers l'accès aux richesses naturelles, soit des mines, par exemple, ou autres matières premières. Il appartient à d'autres ministères de faire voter des budgets dans ce sens.

Le ministère des Transports a un réseau routier assez important, puisque sur 44 000 milles de route, il y a quand même une très forte partie qui revient au ministère et pour la construction et pour l'entretien. Il arrivait dans le passé que les municipalités demandaient au ministère des Transports d'accepter une route qui était construite par la Colonisation ou par un autre ministère, pour autant qu'elle respectait les normes de construction du ministère, qu'elle respectait l'ensemble de nos exigences. Je dois dire que, maintenant, le ministère des Transports n'a pas tendance à accepter de nouvelles routes puisque, contrairement à ce phénomène, on a eu tendance à remettre à des municipalités certaines parties du réseau routier que l'on croyait plutôt de nature municipale qu'à vocation provinciale. Des subventions discrétionnaires sont accordées à des municipalités qui, devant un développement touristique ou autre, motivent leur intention d'avoir une action plus concrète. Il est possible que dans certains cas, on puisse intervenir pour les aider si le bien-fondé de la demande nous apparaît assez clairement défini.

On entretient à 100%, comme on construit les routes provinciales. Il y a des routes qui, en été, sont entretenues par la voirie; mais en hiver, ces routes ne sont pas entretenues, parce qu'elles ne desservent pas des gens qui habitent de façon permanente dans ces régions.

L'entretien des routes plutôt secondaires qui conduisent vers des accès à une vocation quelconque, indiscutablement, quand elles appartiennent encore au ministère des Transports, on cherche à recharger ces routes et à tâcher de les améliorer en faisant l'excavation qui s'impose pour un meilleur égouttement. Mais on n'a jamais tous les crédits nécessaires quand on connaît les rigueurs ou les difficultés que notre réseau routier a affrontées depuis quelques années, avec les périodes hivernales difficiles, les périodes de printemps où la chaussée est quasiment à remettre à neuf à chaque été, cela prend la majeure partie du budget d'entretien.

Je confesse que, sur les routes secondaires de la province qui appartiennent au ministère, on n'a pas suffisamment d'argent pour faire tout le rechargement qu'on voudrait y faire.

Le ministère, depuis deux ou trois ans, a eu tendance, non pas à recharger des routes pour les recharger quatre ou cinq ans après, au fur et à mesure que le mauvais temps, les pluies diluviennes viennent les laver, mais plutôt à compléter des sections de routes moins longues, mais à en faire également le pavage, de telle sorte qu'on n'ait pas continuellement à remplacer ce rechargement qui devient aussi dispendieux qu'une couche permanente d'asphalte. Si, sur une période de vingt ans, il faut recharger quatre ou cinq fois, cela ne coûte pas plus cher d'en faire l'asphaltage.

On cherche à aller le plus vite possible, mais je dois confesser que ce n'est pas facile de répondre à toutes les exigences de toutes les routes secondaires, qui ont quand même une importance souvent particulière et primordiale dans les comtés.

M. Bédard (Chicoutimi): Une autre question a rapport aux dommages causés aux automobiles abandonnées lors d'une tempête de neige. Dans un article de M. Normand Girard, du Journal de Québec, ce dernier se posait la question, comme bien d'autres citoyens face au problème se la posent, pour savoir, lorsqu'il y a une tempête de neige et que l'auto d'un citoyen est endommagée, à qui ou contre qui le citoyen peut-il avoir recours, du point de vue de la responsabilité, des dommages qui lui ont été occasionnés?

Est-ce que le ministère a déjà demandé des opinions juridiques? Ou, encore, est-ce que le ministère a déjà reçu des réclamations, surtout concernant spécifiquement le cas d'automobiles endommagées par la machinerie du gouvernement qui sert au déblaiement de la route?

M. Mailloux: Je dois dire que le ministère, forcément, est couvert, de même que tous les entrepreneurs qui travaillent pour le ministère, en période hivernale... Ces entrepreneurs de même que le ministère sont couverts par des polices-responsabilité. Il appartient forcément à la partie qui fait une réclamation d'au moins faire la preuve que, devant la partie adverse... Ce n'est pas à moi à m'embarquer dans un dédale de procédures légales, mais il ressort que c'est devant ces autorités que la responsabilité peut, je pense, être donnée, si c'est le défaut de l'entrepreneur ou du ministère qui, par son propre équipement d'entretien... Il faudrait quand même, je pense, faire une courte mise au point. C'est qu'en période hivernale, nous autres, les entrepreneurs ou le service de la voirie, on entretient les routes autant que faire se peut et, malgré l'ensemble des avertissements qui sont donnés au grand public, si l'on rejoint principalement le boulevard Talbot, la région de Charny ou de Montmagny, où les tempêtes se font sentir avec une vélocité assez extraordinaire, nonobstant toutes les demandes qu'on fait aux automobilistes, on constate, à un moment donné, que tous les gens s'engagent sur ces artères et sont mal pris. Leurs véhicules restent stationnés sur la route. L'entrepreneur, qui doit quand même donner un service public, faire le déneigement... Cela peut occasionner certains bris à ces véhicules qui ne sont pas identifiés si la neige s'est accumulée avec trop d'abondance, si la poudrière les a complètement cachés.

Je ne voudrais pas moi-même me faire le juge de telle réclamation, mais il ressort que, pour tâcher d'éviter ces trop nombreuses réclamations, on a pris l'habitude, principalement depuis quelques mois, de fermer ces routes à toute circulation afin que les gens ne s'aventurent pas sur des artères où, de toute façon, ils seront pris à un moment ou à un autre et où le déneigement devient quasiment impossible à faire, autant pour le ministère

que pour les entrepreneurs qui travaillent pour le ministère.

M. Bédard (Chicoutimi): Sur ces artères où une tempête de neige a plus d'effets qu'ailleurs, il reste quand même que la plupart sont dotées de postes où les automobilistes peuvent s'informer sur l'état de la route, à partir du...

Si je prends comme exemple le boulevard Talbot, il y a toujours la possibilité pour les citoyens de s'informer aux barrières de l'état de la route, à partir du moment où on dit aux automobilistes qu'il peut y avoir certaines difficultés, comme il peut y en avoir sur n'importe quelle autre route, et que, sur la foi de ces données, les automobilistes s'en vont vers le boulevard...

M. Mailloux: A leurs risques.

M. Bédard (Chicoutimi): Bah! Pas nécessairement à leurs risques...

M. Mailloux: Le service d'information du ministère, en fait, transmet les renseignements journalièrement à tous ceux qui en font la demande, quelle que soit l'artère de communication en cause. Nos services sont valablement informés par les divisions, par la Sûreté du Québec, de tout danger apparent qui semble poindre à l'horizon. On peut donner l'information à toute personne qui veut circuler pour des raisons valables sur une artère donnée. Il est indiscutable que, pas plus le ministère que les citoyens ne peuvent d'avance voir une tempête qui se déchaîne avec plus de force que prévu. Plusieurs peuvent rester en panne à ce moment. Je pense que nos services sont quand même assez valables pour fournir une information qui permet de s'aventurer s'il y a une bonne chance de passer. On vient de me dire qu'il y a 3000 cas par année et que...

M. Bédard (Chicoutimi): Les réclamations?

M. Mailloux: ... les réclamations totaliseraient par année une somme d'environ \$500 000, pour 3000 cas qui sont soumis.

M. Bédard (Chicoutimi): Que le gouvernement aurait payée jusqu'à maintenant?

M. Mailloux: C'est environ la somme payée annuellement.

M. Berthiaume: Boulevard Talbot, adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Si on prend le boulevard Talbot, c'est simplement comme point de référence, parce que c'est...

M. Berthiaume: Je taquine seulement.

M. Bédard (Chicoutimi): Je l'ai d'ailleurs pris comme une taquinerie. C'est normal que je l'aie à l'esprit assez régulièrement.

M. Mailloux: C'est un exemple qui en vaut bien d'autres.

Entretien des ponts

M. Bédard (Chicoutimi): Je suis heureux de l'entendre dire par le ministre. Concernant les coûts d'entretien des ponts, le ministère peut-il nous dire le coût annuel d'entretien des divers ponts du Québec? Peut-il nous donner la liste des ponts qui sont la propriété du gouvernement du Québec?

M. Mailloux: Pour la conservation des structures, ponts et viaducs, programme 4-2, vous aviez, en fait, en 1975/76, \$12 176 000. Cette année, on demande \$14 066 000. Il y avait en 1974/75 6400 structures en cause pour lesquelles il fallait faire des dépenses, structures appartenant au ministère. Il y avait 4900 structures sur des chemins municipaux. En 1976/77, on doit travailler sur 6600 structures appartenant au ministère, 5000 appartenant à des chemins municipaux. Le nombre de structures inspectées cette année doit être de 4300, c'est ce qu'on a inspecté dans le cours de l'année. Le nombre de structures à entretenir a été 1200, et le nombre de tunnels, 3.

M. Bédard (Chicoutimi): Vous pouvez laisser faire pour la liste.

M. Mailloux: C'est variable comme tout.

M. Bédard (Chicoutimi): De la même manière qu'il y a une politique du ministère, à l'effet de remettre certaines routes entre les mains des municipalités, parce qu'elles sont plus à caractère municipal qu'à vocation provinciale, concernant les ponts, y a-t-il une politique du ministère aussi, à l'effet de remettre peut-être certains ponts aux municipalités?

M. Mailloux: Quand il y a remise de routes, il y a une remise de ponts également; sauf qu'à ma connaissance, depuis les dernières années, je ne pense pas qu'il y ait eu des ponts sur lesquels il y ait eu des défauts. On peut mentionner le cas récemment arrivé dans la région de Chicoutimi, où un pont s'est effondré; le ministère va le remettre en place, en entier. C'est ce qui s'est produit un peu partout dans le Québec. Quand on sait que les budgets municipaux ont énormément de difficultés à remettre en place une structure de pont, quand il y a un effondrement où un danger semble assez apparent, on cherche à aider les municipalités par le biais de subventions pour remettre ces structures en bon état.

M. Bédard (Chicoutimi): Certains ponts, comme celui de l'île d'Orléans et le pont Mercier, sont pour le ministère de véritables éléphants blancs, en ce sens qu'ils coûtent très cher à entretenir. Le ministère a-t-il déjà établi le seuil de rentabilité des réparations à ces ponts? En d'autres

mots, à quel moment le ministère en vient-il à la conclusion qu'il est économiquement plus rentable de remplacer une structure devenue trop onéreuse d'entretien? Est-ce que cela pourrait être le cas, concernant les deux exemples que je viens de vous donner, à savoir le pont de l'île d'Orléans et le pont Mercier?

M. Mailloux: Prenons l'exemple, si on veut, du pont de l'île d'Orléans, que je connais peut-être plus particulièrement. On a frappé des montants d'entretien, durant les deux dernières années fiscales, qui se sont élevés à environ \$1 300 000 je pense. Cela veut dire, bon an mal an, que si on allait vers un coût d'entretien aussi élevé que cela, et qu'à la suite des études en cours sur une jetée vers l'île d'Orléans les coûts d'estimation n'étaient pas tellement élevés — je n'oserais pas avancer un montant, est-ce que cela pourrait être \$15 millions, \$20 millions ou \$30 millions? — peut-être qu'il faudrait voir si on doit continuer à investir de manière importante sur un pont qui, annuellement, pourrait demander de tels montants d'argent pour son entretien, ou si on ne devrait pas plutôt ajouter une structure moins dispendieuse, où l'entretien serait réduit à néant pour les premières années, ou à peu près.

Sur le pont Mercier, cette année, il faudra dépenser \$1 million pour son entretien. C'est la métallisation du pont qui laisse à désirer, sur laquelle il y a de la rouille assez profondément.

M. Bédard (Chicoutimi): J'ai une autre question, M. le Président, concernant les ponts.

Le ministre est sûrement au courant d'une certaine campagne où à un nombre de citoyens du comté de Chicoutimi ont exprimé leur opposition à la disparition du pont de Sainte-Anne. Est-ce que des démarches ont été faites en ce sens au ministère? Quelle est l'opinion du ministère au sujet de la disparition ou de la conservation du pont de Sainte-Anne?

M. Mailloux: Je pourrai donner l'information, peut-être ultérieurement, aux crédits, si je ne l'ai pas avant. Mais il me semble qu'il y a une quantité de ponts que désire conserver le ministère des Affaires culturelles pour toutes sortes de raisons, principalement la conservation de structures qui ont tendance à disparaître, mais qu'on voudrait quand même conserver.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est parce qu'on a construit le nouveau pont.

M. Mailloux: Oui, je sais qu'il y a eu des discussions avec le ministère en question pour l'addition du pont dont on parle, mais, plutôt que de donner une information erronée, je transmettrai ultérieurement l'information, à savoir où en sont rendues les discussions.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord. Cela pourra venir avant la fin de l'étude des crédits.

M. Mailloux: Possiblement, à moins qu'on termine ce soir.

M. Bédard (Chicoutimi): Une dernière question, au programme 4.

M. Mailloux: J'avais espoir d'aller me coucher sans repenser aux crédits!

Bordures d'arbres

M. Bédard (Chicoutimi): En tout cas, on va essayer d'aller le plus rapidement possible. Une dernière question au programme 4, concernant les bordures d'arbres le long des routes. Quand on circule sur les autoroutes du Québec, en hiver, particulièrement par les temps de poudrière, on remarque, sur les sections de routes qui sont bordées par des rangées d'arbres, une diminution très importante du déplacement de la neige et, par conséquent, une augmentation de la visibilité et de l'adhérence de la chaussée. Le ministère a-t-il étudié les répercussions possibles de plantations d'arbres le long des routes, de façon à obtenir un coupe-vent? S'il y a des études qui ont été faites dans ce sens, pourrait-on nous en donner les résultats ou les conclusions?

M. Mailloux: Oui. D'ailleurs, je pense que cela fait deux ans que je dis qu'on devrait mettre davantage des crédits pour les plantations le long des routes pour plusieurs raisons l'embellissement, peut-être, d'abord; il y a également les problèmes d'entretien d'hiver, un problème de la conservation de la chaussée; on est assez en retard dans ce programme. Par contre, en collaboration avec le ministère des Terres et Forêts, il y a des plants qui sont fournis par le ministère des Transports et, cette année, un montant de \$300 000 va être dépensé dans ce sens. Les variétés d'arbres, je pense... Les plants sont fournis gratuitement par le ministère des Terres et Forêts et il y a \$300 000 au budget pour la main-d'oeuvre ou la machinerie qui devrait être occupée à cette plantation de différentes variétés qui ne sont pas, je pense, la responsabilité des Transports, mais plutôt des Terres et Forêts.

M. Bédard (Chicoutimi): Quand on parle de sommes impliquées au niveau du ministère des Terres et Forêts, est-ce qu'il y a des sommes, des coûts précis qui sont prévus par rapport au ministère des Transports?

M. Mailloux: Ce que je pourrais vous donner, ce sont les principales routes sur lesquelles il y aura des plantations. La route 20 d'abord, la Transcanadienne, dans diverses municipalités, l'autoroute 40 également, il y en a 228 000 sur l'autoroute 40. Sur la 20, c'est environ 200 000. Il y en a également sur la route 28, la 56, pardon, les routes 20 et 15. C'est l'Université Laval qui fait la recherche pour le ministère. Il y a une somme d'environ \$40 000 qui est accordée à l'Université Laval

pour la recherche, les variétés d'arbres, la façon dont le ministère doit...

M. Bédard (Chicoutimi): Il n'y a pas de montant précis qui est déterminé?

M. Mailloux: A l'arbre?

M. Bédard (Chicoutimi): Non. Concernant ce programme.

M. Mailloux: \$300 000.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, mais c'est le ministère des Terres et Forêts.

M. Mailloux: Non. C'est \$300 000 au budget des Transports, qui ne servent pas à l'achat d'arbre, puisque les arbres sont fournis gratuitement.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

M. Mailloux: C'est \$300 000 pour la machinerie et la main-d'oeuvre servant à la plantation.

Ces plantations aux abords des routes sont payables à même le budget de construction et non pas le budget de conservation du réseau.

Le péage

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant le péage des autoroutes et des ponts, il y a certaines autoroutes et certains ponts relevant de l'Office des autoroutes qui sont soumis à des tarifs de péage. Au cours de l'année qui vient de s'écouler, il a été question d'augmenter ces tarifs pour les entreprises de transport urbain et interurbain. Il en avait été question. Le ministère s'est cependant ravisé et a repoussé pour un temps cette hausse de péage en expliquant qu'il désirait examiner la situation à la lumière des répercussions possibles sur les entreprises de transport. Est-ce que le ministère en est arrivé à une conclusion? Est-ce qu'on pourrait nous en faire part, si c'est le cas?

M. Mailloux: Le ministère est arrivé à une première conclusion. Par arrêté ministériel, on avait décidé d'augmenter pour certains types d'usagers, principalement les camions, qui sont quand même le secteur où on constate le bris supplémentaire aux routes. Il y a eu des protestations très véhémentes de la part de l'ensemble du camionnage du Québec. On nous a dit qu'on allait possiblement handicaper de manière considérable le transport interurbain. Il ressort quand même que, dans mon esprit, si, à notre budget, l'inflation prend des montants considérables pour l'entretien et pour la construction, je pense qu'il n'y a jamais eu tellement de modifications apportées aux tarifs concernant les camions. De toute façon, étant donné que les conclusions de nos études ne sont pas terminées, nous avons décidé de rescinder l'arrêté ministériel qui a été adopté. Il reste qu'il y a des protestations assez véhémentes de certains usagers de certaines routes dans la périphérie de Laval. J'ai, à quelques reprises, reçu ces gens-là, mais je dois quand même dire que, ce coin de la province est probablement le secteur le mieux

desservi en routes, en autoroutes ou autres, et il y a des choix. Pour aller à Chicoutimi, il n'y a pas de choix. Pour aller dans la région dont je parle, il y a des choix. Si les gens ne veulent pas payer sur une autoroute pour économiser une certaine période de temps, ils peuvent prendre des routes où il n'y a pas péage. J'avais apporté un argument peut-être assez sommaire, mais il était quand même assez convaincant. On m'avait affirmé que cela coûtait annuellement environ \$65 par famille, j'ai demandé aux protestataires s'ils préféraient rester à l'arrière de Dorchester ou de la Beauce où, souvent, en période de printemps, on va vite dépenser en réparations un montant plus important que \$65, vu l'état lamentable de certaines chaussées.

Je pense qu'il n'y a pas d'injustice pour les gens de Laval qui doivent payer plus que d'autres pour les autoroutes de la province. De toute façon, notre enquête n'est pas terminée et je ne pense pas que nous arrivions à la conclusion dans les prochains mois.

M. Bédard (Chicoutimi): On peut dire qu'il n'y a pas de plan d'augmentation de tarif, à l'heure actuelle, arrêté au ministère?

M. Mailloux: Exact, malgré la demande de l'Office des autoroutes qui voudrait, comme administrateur des autoroutes, aller chercher des montants correspondant à l'administration des autoroutes de la province. La décision gouvernementale n'est pas encore affirmative dans ce sens.

M. Bédard (Chicoutimi): De toute façon, je suis convaincu que des régions seraient heureuses d'être astreintes à certains tarifs de péage afin d'avoir des autoroutes qui soient davantage propices à la circulation.

M. Mailloux: Malgré qu'au moment où la route est construite, alors qu'il faut établir un péage, les demandes arrivent à l'effet d'abolir ces péages, de ne pas les imposer.

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

Signalisation

M. Mercier: M. le Président, j'aimerais soulever la question de la signalisation et de l'identification de certaines municipalités sur les artères principales qui traversent une région ou un secteur et des difficultés qu'on semble rencontrer à obtenir justement l'identification de certaines municipalités à des carrefours. Pour ne pas tomber dans des cas particuliers, je me permettrai toutefois de signaler, à titre d'exemple, le rond-point, ou l'intersection, le carrefour de Lévis, sur la Transcanadienne. Pour les municipalités situées dans le sud de cette partie du territoire, celui de la côte sud, vers la frontière américaine, à titre d'exemple toujours... une municipalité comme celle de la ville de Lac-Etchemin a sollicité depuis plusieurs années, l'identification de son nom à l'intersection

de la Transcanadienne à la route 53 à Lévis.

Est-ce qu'il est dans les vues du ministère de revoir son programme de signalisation ou d'identification de certaines municipalités importantes, selon les régions que nous traversons, afin d'en faciliter non seulement l'accès, mais la compréhension pour l'automobiliste qui n'est pas toujours familier d'une région et qui cherche la bonne route pour atteindre sa destination?

Se joint également à ce problème d'identification de certaines municipalités sur les artères principales, l'identification de rangs sur le réseau routier tertiaire, alors que nous pouvons constater dans certains secteurs, une identification qui a été faite au fil des années pour identifier, que ce soit le premier rang, le deuxième rang, le troisième rang, est, ouest, etc. Mais vous avez certaines régions où cette identification est inexistante, absente. Je comprends que pour les résidents de ces paroisses ou du milieu, ils peuvent se retrouver assez facilement. Mais que ce soient des gens qui, même au niveau des fonctionnaires, ont à parcourir certains secteurs pour retrouver, par exemple, tel individu dans un rang donné, ils doivent, dans certains cas, chercher pendant une demi-heure, trois quarts d'heure, avant de trouver le bon rang.

Cette formule d'identification des rangs pourrait faciliter justement l'accès aux visiteurs de l'extérieur. Ma question s'adresse évidemment au ministre des Transports à savoir si, d'une part, on peut espérer, d'après l'exemple que j'ai cité, puisqu'il me touche particulièrement, il s'agit de la seule ville que j'ai dans le comté de Bellechasse-Dorchester, qui a sollicité pendant plusieurs années — un bon bout de l'identification de Lac-Etchemin à l'intersection de la Transcanadienne et de la 53 à Lévis, obtenir un jour de voir justement Lac-Etchemin, à cette intersection. Parce qu'actuellement, on constate qu'il y a l'identification de Saint-Georges-de-Beauce, c'est une bifurcation que nous retrouvons à 20 ou 25 milles du rond-point de Lévis où on peut voir l'identification Lac-Etchemin pour le sud de Dorchester.

J'ai déjà mentionné au ministre que plusieurs personnes étaient passées tout droit à Lévis, alors que leur destination était Lac-Etchemin. J'ai eu des représentations de la jeune chambre, du conseil de comté de plusieurs municipalités à cette fin.

Plus récemment encore, hier, les autorités municipales m'ont fait le présent, pour remettre au ministre des Transports, d'un pot de peinture pouvant peut-être faciliter au ministère l'inscription de Lac-Etchemin sur les panneaux indicateurs.

Tout en posant la question au ministre, c'est une demande expresse que je formule au nom de tous ces citoyens du sud de Dorchester, pour l'identification de Lac-Etchemin, à l'intersection de la route 53 et de la Transcanadienne.

M. Mailloux: M. le Président, il est vrai que, dans presque tout le Québec, des doléances semblables nous parviennent. Je ne voudrais pas, comme ministre des Transports, nier l'importance d'aucune des villes ou municipalités du Québec

qui désirent que plus d'attention soit apportée pour que notre signalisation soit la plus adéquate possible.

Il ressort quand même qu'il y a un très grand principe dans la signalisation qui dit que, d'abord, le ministère des Transports se doit de donner, par numérotage, les meilleures indications possibles des routes sur lesquelles les gens devront circuler.

Suite à ce principe, quand on se réfère aux cartes routières, on constatera que, si la route est bien indiquée, sur la carte routière sont indiquées toutes les municipalités de la province de Québec.

Dans les routes tertiaires ou secondaires, je comprends qu'il est assez facile d'indiquer les municipalités, les rangs et donner plus de renseignements parce que ce sont des routes moins fréquentées, des routes où l'attention du conducteur peut être dérangée plus facilement, avec moins de chances d'accident que sur de très grandes artères de circulation. Si on fait mention de la route 20 où, dans un court laps de temps, dans quelques fractions de secondes, le conducteur devra identifier sa direction, prendre connaissance des renseignements qu'on lui fournit sommairement, si l'on ajoute, aux renseignements déjà indiqués, quantité d'informations supplémentaires, pour rejoindre la pensée du député de Bellechasse, il ressort que cela augmente quand même d'autant les moments de distraction que peut avoir un conducteur.

Il n'y a pas de solution parfaite et je ne pense pas que nous ayons pensé que la signalisation actuelle était "la" solution et que c'était ex cathedra. Les normes du ministère, pour la signalisation, sont quand même repensées, en fonction des besoins nouveaux ou des doléances, pour desservir le plus adéquatement possible un public qui fait des plaintes, telle celle qu'a signalée tantôt le député de Bellechasse.

J'ai formé récemment un comité ministériel dans la députation pour s'occuper d'un projet de loi d'affichage qui n'avait pas été présenté en Chambre en 1971 et 1972. Ce comité ministériel, actuellement, revoit l'ensemble des prescriptions du projet de loi qu'on désiret présenter à ce moment-là. C'est mon intention, ultérieurement, de voir à ce qu'un comité ministériel également revoit l'ensemble des doléances qui nous sont parvenues et de quelle façon des modifications pourraient être apportées sans, pour autant, qu'on augmente le danger d'accident dans la signalisation supplémentaire pour laquelle nous sommes sollicités de toutes parts.

Je confesse une plainte qui est parvenue à mon bureau de la part d'un résident de Montréal qui, pour se rendre à l'île aux Coudres, en manquant l'annonce à l'approche de la ville de Baie-Saint-Paul, de l'indication de l'île aux Coudres, comme il a eu un moment de distraction, il s'est retrouvé à La Malbaie. De La Malbaie, il lui a fallu revenir par une autre route, en faisant 60 milles. Je conviens qu'il y a une seule annonce qui indique, de Québec vers Baie-Saint-Paul... que l'indication de l'île aux Coudres est avant l'entrée de Baie-Saint-Paul. S'il y a une distraction de la part du

chauffeur et qu'il est rendu à l'endroit que je mentionnais tantôt, il doit revenir.

Nos fonctionnaires sont à regarder de nouveau la situation. J'avais moi-même fait une promesse formelle dans le sens que le désirait le député de Bellechasse, j'avais même fait cette promesse par écrit et je n'ai pu la réaliser encore.

A l'intérieur de toutes les doléances qui me parviennent actuellement, on est à revoir la situation et on pourra dire, ultérieurement, de quelle façon certaines corrections pourront être apportées.

M. Mercier: Est-ce qu'on peut prévoir, M. le ministre, que ce comité fera rapport dans quelques semaines?

M. Mailloux: J'ai mentionné un comité ministériel parce que je voulais, tout de même, étant donné l'accumulation des travaux que j'avais devant moi, absolument être aidé pour connaître un peu la position du caucus à ce sujet.

M. Mercier: Quant à la deuxième partie de ma question, relativement à un programme d'identification des rangs dans les régions rurales, est-ce un programme en marche ou envisagé par le ministère des Transports?

M. Mailloux: Ce serait prématuré que j'avance quoi que ce soit pour le tant qu'on ne sera pas plus avancé dans quelques travaux.

Le Président (M. Gratton): Est-ce que...

M. Bédard (Chicoutimi): Dans la même ligne de pensée que le député de Bellechasse, puisqu'on parle de signalisation et d'identification, le ministère est-il en train de penser à un programme de réidentification, du point de vue routier, au niveau de l'identification des comtés? On rencontre des exemples, autant comme autant, d'affiches de signalisation qui indiquent un comté alors que ce n'est sûrement pas le comté en question si on se réfère à la carte électorale. J'imagine que, si le ministère a des idées d'améliorations nécessaires dans ce sens, il attendra les délimitations de la nouvelle carte électorale.

M. Mailloux: J'ai eu beaucoup de demandes, après la nouvelle distribution de la carte électorale en 1972 ou en 1973, où je m'apercevais qu'il y avait de nouveaux comtés qui n'étaient même pas identifiés sur le réseau routier et que d'autres étaient identifiés alors que les limites territoriales étaient changées globalement. Je pense que tout le monde, sans donner d'exemple, comprend ce qu'on veut dire. J'étais moi-même favorable à ce que les comtés provinciaux soient identifiés, en dehors de l'agglomération du Montréal métropolitain. Sur la rue Saint-Jacques ou Saint-Antoine, je pense, cela n'avait pas besoin d'être inscrit.

Les objections que j'ai eues de la part de mon contentieux sont les suivantes. C'est qu'il y aura peut-être, année après année, de nouvelles modi-

fications apportées à la carte électorale. Ce n'est pas tant sur cela que sont les arguments contraires. C'est que les comtés doivent continuer à être identifiés à l'échelle municipale. C'est pour cette raison qu'on n'a pas voulu, d'aucune façon, qu'on change les indications qui sont sur les routes actuellement.

Je ne pense pas, à moins que mon contentieux m'indique un avis contraire à celui qu'il a avancé préalablement, que je puisse changer quoi que ce soit, ni dans l'immédiat, ni ultérieurement.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, je n'ai pas d'autres questions sur le programme 4.

Le Président (M. Gratton): Programme 4, adopté. Le programme 5 est déjà adopté.

M. Bédard (Chicoutimi): Il est déjà adopté.

Le Président (M. Gratton): Programme 6?

M. Bédard (Chicoutimi): Avant de passer...

M. Mailloux: Programme 6, en soirée.

Le Président (M. Gratton): Oui.

M. Bédard (Chicoutimi): Je remarque que M. le juge est ici présent.

M. Mailloux: Oui, mais pour d'autres raisons.

Pistes cyclables

M. Bédard (Chicoutimi): Avant de passer, M. le Président, à un autre programme, j'avais indiqué au programme 3, que nous avons adopté vendredi, qu'il y aurait des questions supplémentaires. J'avais indiqué quels étaient les sujets sur lesquels j'aimerais avoir des réponses de la part du ministère. Entre autres questions, je voudrais savoir, de la part du ministère, si, à l'instar d'autres pays, le Québec envisage la construction de certaines pistes cyclables réservées uniquement aux véhicules à deux roues, si des études ont été faites concernant la construction de telles artères de communication. Si c'est le cas, y a-t-il des projets de la part du ministère?

M. Mailloux: Oui, il y a eu quelques études du ministère à l'endroit de quelques routes de la province sur lesquels nous pensons qu'il serait peut-être possible d'implanter quelques pistes cyclables. Dans celles qui sont mentionnées, il y a l'autoroute 440 à Laval, la 13 et la 40. J'ai mentionné, il y a quelques jours, l'étude de nos fonctionnaires sur une éventuelle piste cyclable, ici, dans le Québec métropolitain, qui irait vers le pont de l'île et vers l'île d'Orléans, sur les accotements.

M. Mercier: Vous avez bien dit l'autoroute au tout début de vos remarques?

M. Mailloux: Pardon?

M. Mercier: Avez-vous bien dit l'autoroute?

M. Mailloux: L'autoroute 440. C'est-à-dire entre les autoroutes 13 et 40.

M. Berthiaume: Il n'y aura pas de poste de péage.

M. Mercier: Est-ce qu'il va y avoir un entrepreneur funéraire à l'autre bout?

M. Mailloux: A l'intérieur d'un rapport général, je pourrais dire un peu... On parle de la formation d'un comité de coordination des réseaux de pistes cyclables chargé du développement de différents types de cyclisme et de la création d'un contexte favorable à ce moyen de transport, de la planification et de la réalisation des pistes cyclables lorsque de tels aménagements sont possibles et souhaitables dans les nouveaux projets de routes et d'autoroutes, de l'élaboration d'un projet de pistes cyclables qui s'adapteraient au réseau routier, provincial et régional, de faciliter les liens interrégionaux et intermunicipaux de réseaux cyclables déjà existants ou prévus par les municipalités, de l'uniformisation de la signalisation, etc. Pour en permettre l'accessibilité à un plus grand nombre. Je déposerai aussitôt que j'en aurai pris connaissance attentivement un rapport qui m'a été soumis récemment par les autorités de la ville de Montréal. Aussitôt que j'en aurai pris connaissance, je pense que je pourrai le rendre public ce rapport et ta discussion pourra s'engager. En même temps, nos fonctionnaires sont à faire l'inventaire des demandes déjà faites et de la possibilité, sans qu'il y ait des coûts prohibitifs, que certaines pistes soient aménagées.

M. Bédard (Chicoutimi): Je pense que c'est quand même un problème assez important, surtout dans les grandes agglomérations, où les problèmes de transport en commun sont aigus. Cela pourrait constituer peut-être non pas une manière de régler tout le problème, mais assurément un élément de solution.

M. Mailloux: Quand les distances à parcourir pour aller au travail sont dans des endroits où on ne retrouve pas des côtes comme on en a dans la ville de Québec, et quand on a cinq ou six milles à parcourir pour se rendre à un lieu de travail, je pense que cela vaut quand même la peine de faciliter par la construction de pistes cyclables ce moyen de transport collectif. C'est un transport urbain comme un autre, qui combat la pollution...

M. Bédard (Chicoutimi): ... pollution.

M. Mailloux: Il n'y a pas d'achalandage difficile à accepter.

M. Bédard (Chicoutimi): Cela combat la pollution en plus de cela, cela peut représenter aussi l'adoption d'une certaine discipline qui peut même aider du point de vue de la santé. Il y en a pour qui c'est la marche à pied, d'autres...

M. Mercier: Le cyclotourisme.

M. Mailloux: Tant qu'ils ne seront pas aussi affrontés que les Français, je les regardais faire à Paris, s'ils ne se cassent pas la gueule, ils sont bien chanceux. Ils plongent parmi les automobilistes, ils sont pires que les chiens. C'est un fait qu'ils plongent dans la circulation, ils prennent des risques.

M. Mercier: Celui que j'ai mentionné, M. le ministre, c'est le développement du cyclotourisme sur les routes avec pistes cyclables pour visiter les différentes régions du Québec.

M. Bédard (Chicoutimi): Pas seulement cet aspect, mais...

M. Mercier: Non, mais c'est particulièrement cela.

M. Bédard (Chicoutimi): Comme je l'ai dit, j'en parle comme étant peut-être une demi-solution, c'est clair, mais un des éléments de solution au problème du transport en commun dans les grandes agglomérations.

M. Mailloux: Je pense que, pour l'avenir, une attention particulière devra être apportée à ce moyen de transport, qui est quand même moins dispendieux que tous les autres qu'on connaît. D'ailleurs, je ne voudrais pas faire référence aux transports en commun, mais il y avait aujourd'hui des articles où il était indiqué que plus on va de l'avant, moins les gens se servent des transports en commun. Ils privilégient le transport individuel par leurs propres moyens. Il y a une baisse de 4,7%...

M. Bédard (Chicoutimi): Peut-être que c'est un jugement de valeur sur la qualité de transport en commun à l'heure actuelle.

M. Mailloux: Même dans les endroits où il y a un très bon transport, il semblerait que les gens continuent à favoriser leurs propres moyens de transport, par leurs propres véhicules, pour une plus grande...

M. Bédard (Chicoutimi): Lorsque M. Mathieu, le président de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, est venu témoigner en commission parlementaire, il avait avancé que simplement l'amélioration du circuit de transport en commun, dans l'agglomération de Québec, par la mise au point d'un corridor de circulation pour les autobus, permettait naturellement plus de célérité au niveau du transport. Cela avait permis quand même une augmentation de presque 10% du nombre de ceux qui empruntaient ce moyen de transport.

M. Berthiaume: Dix pour cent.

Expropriations

M. Bédard (Chicoutimi): Il n'est pas question

de reprendre la discussion sur l'ensemble du transport en commun. On l'a déjà fait.

Au programme 3, j'avais informé le ministre que nous avions une question à lui poser concernant les expropriations dans la ville de Hull. Un groupe de propriétaires et de locataires de la rue Saint-Rédempteur, dans la ville de Hull, dont l'expropriation a été entreprise et abandonnée temporairement par le ministère, ont fait des représentations au chef de l'Opposition ainsi qu'à M. Guy Paquet, du service de l'expropriation du ministère, à Hull, afin de connaître plus précisément leur sort, ainsi que les plans du ministère... Dans ce dossier particulier, le ministre peut-il nous dire ce qu'il adviendra de ces personnes? Quelles sont les intentions du ministère relativement à ces expropriations qui ont été abandonnées temporairement?

M. Mailloux: M. Dionne n'est pas de retour. M. Olivier nous dit qu'il faudra qu'il prenne certains renseignements. De quelle route en particulier parlez-vous?

M. Bédard (Chicoutimi): Précisément d'un groupe de propriétaires et de locataires de la rue Saint-Rédempteur, dans la ville de Hull, où l'expropriation a été commencée et abandonnée.

M. Mailloux: M. Olivier m'informe qu'il n'y a pas de plan de retiré sur la rue Saint-Rédempteur.

M. Bédard (Chicoutimi): Même si le plan n'a pas été retiré, il peut arriver que les expropriations aient été abandonnées temporairement.

M. Mailloux: Non. Les expropriations continuent sur la route Saint-Rédempteur.

M. Bédard (Chicoutimi): Si elles continuent, cela ne fait pas bien longtemps. J'ai ici une lettre adressée justement à M. Guy Paquet, du service de l'expropriation du ministère, à Hull, qui dit ceci: "Le bruit de l'expropriation du côté ouest de la rue..." Sans lire toute la lettre, on nous dit qu'il y avait une date qui avait été fixée par le ministère pour quitter les lieux; après, cette date a été reportée à plus tard, de façon telle qu'entre-temps, les citoyens se demandent ce qui arrive avec cette situation.

M. Mailloux: Oui, il est possible que la date de quitter les lieux ait été retardée pour toutes sortes de raisons, mais l'expropriation continue. Il n'y a pas eu de retrait du dépôt du plan d'aucune façon.

D'ailleurs, à plusieurs endroits du Québec, quand il y a un retard dans la construction ou dans la préparation des plans et devis, on donne parfois un avis de quitter les lieux, mais pour les demandes qui nous arrivent ultérieurement, on peut permettre de prolonger, si cela ne dérange pas l'exécution de certains travaux donnés.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord. Il y avait aussi certains renseignements que j'avais deman-

dés concernant les expropriations du rang Saint-Martin, dans le comté de Chicoutimi. Pourrait-on me dire ce qui en est exactement? Plusieurs citoyens que j'avais eu l'occasion de rencontrer voulaient savoir à quoi s'en tenir exactement sur les échéances qui les attendent pour...

M. Mailloux: Il y a un secteur actuellement en construction, dans le rang Saint-Martin, de 32 expropriés, en fait. Les évaluations sont commencées et les règlements devraient se faire d'ici un mois et demi environ, au niveau des paiements. Maintenant, il y a même des déplacements de bâtisses qui ont été payés à 50% pour ceux qui ont eu à se déplacer dans ce secteur, et il y a un autre projet qui va toucher 23 expropriés dont les dossiers viennent d'être ouverts et...

M. Bédard (Chicoutimi): En raison des travaux du rang Saint-Martin jusqu'à La Baie.

M. Mailloux: Continuation du rang Saint-Martin. C'est cela. En tout, il y a 55 dossiers d'ouverts concernant cette route et 32 de ces dossiers seront réglés d'ici un mois et demi et les autres, au cours de l'été.

M. Bédard (Chicoutimi): Je prends note du délai que vous me dites et vous pouvez être certain que je recommuniquerai avec le ministère si cela n'est pas réglé dans le délai que vous nous dites.

Le Président (M. Gratton): C'est terminé? Programme 3? Est-ce qu'on désire maintenant passer au programme 6?

M. Bédard (Chicoutimi): C'est la Commission des transports, le programme 6; est-ce que vous voulez l'aborder tout de suite?

M. Mailloux: On me dit que l'honorable juge est actuellement à l'université de Sherbrooke pour des travaux importants. Si on pouvait procéder dans l'immédiat, cela faciliterait...

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'ai pas d'objection, M. le Président.

Le Président (M. Gratton): Programme 6; Commission des transports. Crédits à voter: \$5 593 900.

M. Berthiaume: M. le Président, pourrais-je profiter de l'accalmie pour déposer les deux copies du rapport des transports en commun Sherbrooke et Lennoxville? Il y en a un pour le député de Johnson, je crois. Je pourrais peut-être en transmettre une copie au député de Chicoutimi...

M. Bédard (Chicoutimi): Avec plaisir.

M. Berthiaume: Et au député de Johnson. On pourrait lui en donner deux, en fait. Quant au député de Johnson, on pourra lui en donner à une autre occasion.

Commission des transports

M. Mailloux: M. le Président, je pense que le député de Chicoutimi et les membres de la commission connaissent l'honorable juge Prévost qui est le président de la Commission des transports et qui s'acquitte de sa tâche avec tout le doigté qu'on lui connaît. Je pourrais peut-être demander à M. Prévost de présenter lui-même les personnes qui l'accompagnent et qui peuvent peut-être agir comme personnes-ressources si les besoins s'en faisaient sentir.

J'ai à mes côtés l'administrateur Me Maurice Ferland; mon adjoint, M. J.O. Leblanc l'administrateur-adjoint, M. Roland Leblanc et le directeur des finances, M. Guy Ravenelle.

M. Bédard (Chicoutimi): Nous sommes très heureux d'avoir avec nous le juge Prévost, qui — on doit le souligner — à chaque commission parlementaire, ou lors de l'étude des crédits du ministère des Transports, chaque année, accepte de venir répondre personnellement aux questions.

Concernant le fonctionnement de la Commission des transports, lors de l'étude des crédits, l'an dernier, le président de la Commission des transports nous avait exposé les divers problèmes rencontrés par la Commission, devant l'ampleur de la tâche qui lui avait été confiée. Nous avions d'ailleurs, l'an dernier discuté assez longuement, concernant les différents problèmes auxquels la Commission avait à faire face. Au cours des... j'aimerais, peut-être, sans poser de questions sur chacun des sujets, étant donné que M. le juge, l'an passé, avait lui-même élaboré chacune des difficultés, chacun des problèmes qu'il rencontrait et qui demandait dans certains cas des solutions assez rapides, étant donné qu'il avait lui-même apporté ces sujets, il pourra nous en parler peut-être d'une façon générale.

Je me rappelle qu'entre autres, au cours de cet exposé, il nous avait dit que quand la situation serait revenue à la normale, les travaux de la commission, relativement surtout aux demandes d'augmentation des tarifs, seraient regroupés par secteurs, de façon à étudier toutes les demandes d'un secteur du transport à une période fixe de l'année. Peut-être qu'après un exposé général, M. le juge pourrait nous dire où il en est rendu dans ce dossier particulièrement.

M. Mailloux: L'année dernière, en bref, les problèmes résultaient surtout de l'intégration des permis de propriétaires de taxis et je puis dire qu'à l'heure actuelle ces questions sont résolues à notre satisfaction. Nous n'avons pas de retard. Les demandes de permis, de transferts, etc., passent normalement. Nous avons, lors de la dernière commission parlementaire, accusé un retard assez considérable en matière de camionnage en vrac, mais avec de nombreuses audiences tenues depuis cette dernière session de la commission parlementaire, nous avons à disposer de 400 ou 500 cas sur environ 5000 qui nous restaient à ce moment-là. Pour terminer les demandes de camionnage en vrac, nous avons organisé des au-

diences qui se tiendront à Sherbrooke et à Mont-Laurier et peut-être aussi à quelques autres endroits. Mais je pense que le retard que nous accusons se termine allègrement parce que les problèmes ont été considérables. Il ne reste que 500 permis à délivrer. Cela ne veut pas dire que ces gens n'ont pas d'attestation, parce que c'est comme dans tous les cas les plus compliqués, ils ont nécessité des études plus considérables.

M. Bédard (Chicoutimi): Dans le domaine du camionnage en vrac.

M. Mailloux: En vrac. En matière de fixation de taux et tarifs, l'annonce ou la promesse que j'avais faite lors de la dernière séance est en voie de réalisation. C'est ainsi que nous avons commencé la semaine dernière, par une conférence préparatoire, l'étude en vue de la fixation générale des taux et tarifs en matière de chartepartie par autobus. Les audiences publiques auront lieu durant la semaine après Pâques. Au mois de mai, nous tiendrons des audiences publiques pour la fixation des taux et tarifs en matière de transport par véhicule-taxi pour toutes les régions de la province. Au mois de septembre, nous tiendrons de telles audiences publiques en vue d'une fixation générale des taux et tarifs pour le cabotage. Au mois d'octobre, nous répéterons la même expérience pour les taux de tarifs de location. Au mois de novembre, nous attaquerons, toujours au point de vue de la fixation générale des taux et tarifs, le transport par camion citerne et par fardier. Au mois de décembre, nous considérerons d'une manière générale les taux et tarifs en matière de camionnage en vrac, toujours pour toute la province.

C'est à peu près l'annonce que j'avais faite. Il nous restera à envisager le problème plus complexe de la fixation, d'une manière générale, des taux et tarifs en matière de camionnage général, sauf pour la citerne et le fardier. Là, les 27 bureaux de tarifs oeuvrant en Amérique du Nord ont établi depuis plusieurs années des taux et tarifs complexes, basés en grande partie sur les taux et tarifs du chemin de fer. Nous sommes à faire les études voulues pour en arriver à cela, mais j'escompte, cette année — enfin l'effort est sensationnel à notre point de vue — régler toutes ces disciplines. Je pense en arriver, à compter de l'année prochaine, à déterminer à l'avance des dates d'audience fixes pour toutes les disciplines de transport de manière que les gens sachent que tel mois c'est leur tour. S'ils peuvent attendre jusqu'à plutôt que de faire plusieurs demandes particulières, ils passeront lors des audiences générales de manière que nous ayons les tarifs les plus ordonnés possible avec le moins d'exceptions possible.

Il va de soi qu'il y aura toujours des exceptions, il y aura toujours des cas particuliers, mais notre intention est d'amener les transporteurs qui veulent des tarifs différents des autres à avoir au moins le fardeau d'en prouver la nécessité et le besoin différent.

Nous avons annoncé publiquement toutes ces

audiences publiques lors de nos appels du rôle. Grâce aux amendements à la Loi des transports au mois de décembre, le gouvernement a désigné deux nouveaux juges et quatre nouveaux commissaires avec ce résultat qu'au lieu de siéger généralement en trois divisions, nous siégerons à compter d'un mois environ à cinq divisions, ce qui aura pour résultat d'accélérer, et considérablement, l'audition de nos demandes contestées.

M. Bédard (Chicoutimi): Une fois réalisé ce calendrier d'audiences dont vous nous avez fait part, est-ce que ça donne comme résultat, au bout de la ligne, que, d'ici la fin de l'année, ces fixations de tarifs seront définitives?

M. Mailloux: Toutes celles que j'ai annoncées à partir du mois d'avril jusqu'au mois de décembre, et peut-être celles du mois de décembre, seront terminées en janvier. Vous savez, on ne peut pas empêcher les gens de prendre le temps voulu pour faire valoir leur point de vue, mais il est très probable, sauf les audiences de décembre, que toutes ces fixations seront faites.

Transport interprovincial

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant le camionnage d'une province à l'autre, je me réfère entre autres, à l'Ontario, lors de l'étude des derniers crédits, vous nous aviez dit qu'il y aurait des ententes ou une collaboration plus étroite, plus suivie entre, d'une part, la Commission des transports du Québec et la Commission de transport de l'Ontario. Est-ce que...

M. Mailloux: Grâce aux amendements du mois de décembre, où les audiences publiques conjointes sont prévues clairement avec privilège pour la commission de siéger non pas seulement au Québec, mais, par réciprocité, dans les autres provinces aussi souvent qu'elles viendront ici, j'ai écrit au président des neuf autres commissions de transport du Canada au début de l'année. Je pense que j'ai envoyé à M. le ministre des Transports une copie de cette correspondance. Les présidents, enfin sur neuf, je crois qu'il y en a sept ou huit qui ont répondu, sont tous d'accord. Ils disent même, que s'ils n'ont pas le pouvoir légal de le faire, qu'ils vont s'adresser à leur ministre pour lui demander d'introduire dans leur loi des dispositions semblables à celles des amendements apportés en décembre. Ce matin, j'étais à Sherbrooke dans le cadre d'un colloque organisé par l'Université de Sherbrooke et l'Université du Maine, sur les transports. Les représentants de l'ICC; l'Interstate Commerce Commission, qui est l'organisme régulateur et de contrôle aux États-Unis, se sont montrés très intéressés par la proposition et doivent entamer avec nous une méthode en vue d'y arriver. Je crois que nous sommes à faire les propositions voulues. Il s'agira d'avoir des déclarations d'ouverture pour établir les règles du jeu. J'apprenais en outre ce matin, de M. Abarr, directeur régional de la division no 1 de l'ICC, qui couvre les États de la Nouvelle-Angleterre, l'État de

New-York, l'État du New Jersey et quelques autres États, qui enfin contrôle huit États pour le commerce d'un État à l'autre aux États-Unis, qui se fait régulièrement. L'Ontario aussi le fait actuellement avec le Manitoba, les résultats sont encourageants et nous incitent à aller dans cette direction.

M. Bédard (Chicoutimi): L'an passé, j'avais soulevé un cas particulier, lorsqu'on parle de transport d'une province à l'autre, même du Québec via les États-Unis.

J'avais soulevé le cas particulier du transport des autos neuves. Vous vous en rappelez? La situation fait que ce transport, qui représente quand même beaucoup d'argent, et beaucoup d'emplois au bout de la ligne, était assuré à 95% par des compagnies à propriété ontarienne ou à propriété américaine, tel que McCallum Transport, Charlton Transport et une autre, alors que la compagnie Richer, la seule compagnie québécoise, n'avait, pour tout partage, qu'une infime portion du marché, ce qui fait qu'elle pouvait répondre à la situation avec seulement un ou deux camions et quelques autos neuves à transporter dans tout le Québec.

Est-ce que M. le juge a eu l'occasion d'examiner la situation dans ce domaine particulier?

M. Mailloux: Je ne l'ai pas réexaminée, sauf que le seul développement que j'ai eu est que la compagnie Charlton Transport a introduit une demande à notre commission en vue de faire approuver un changement de contrôle — avec la nouvelle loi, nous n'approuvons plus le changement de contrôle, je me référais à l'ancien texte, nous maintenons, modifions ou annulons un permis lorsqu'il se produit un changement de contrôle, s'il y a lieu et suivant la preuve qui est offerte — pour que nous maintenions son permis, vu un changement de contrôle qui s'y était produit. C'est une demande toute récente et M. Richer s'y est opposé, ce qui veut dire que, à brève échéance, nous tiendrons une audience publique sur le sujet, suivant les règles ordinaires.

Je me rappelle très bien vos questions à ce moment-là. Je vous avais mentionné que la commission avait délivré un permis à M. Richer. Sauf erreur, je crois que c'est M. Charland qui avait expliqué un peu le cadre de la réglementation sur le sujet.

M. Bédard (Chicoutimi): D'ailleurs, nous avons soulevé la violation de certaines règles de la Commission des transports par ces compagnies, soit ontariennes, ou à propriété américaine. Est-ce qu'elles se sont adaptées? Ou est-ce qu'il a été possible de faire en sorte qu'elles soient assujetties? Je comprends que c'est le cas, mais qu'elles soient dans l'obligation de se conformer à toutes les dispositions édictées par la Commission des transports du Québec? On parlait de longueur de camion ou de...

M. Mailloux: Je n'ai pas lu le dossier moi-même. Vous savez, c'est un dossier qui a été introduit il y a environ quinze jours, trois semai-

nés — j'ai vu cela par mes rôles — parce que la compagnie Charlton Transport a même introduit une demande pour être entendue par préférence. Je sais que cette demande a été entendue ce matin, ici, à Québec, mais je ne saurais vous dire les résultats que la requête pour fixation par préférence a eus. C'est un de nos vice-présidents, siégeant en pratique, qui l'a entendue. Je pourrais bien vous dire le résultat, mais enfin, qu'il y ait fixation par préférence ou non, la cause sera entendue, nos dossiers sont disponibles. J'ai cru comprendre, par les rôles, que M. Richer invoquait des motifs de violation par la compagnie Charlton, mais M. l'administrateur pourra vous fournir la documentation. Je n'en ai pas pris connaissance moi-même. C'est par mes rôles que j'ai vu cela. Je suis obligé de regarder beaucoup de choses comme cela. Evidemment ce n'est pas le président qui rend toutes les décisions et cela suit les règles ordinaires.

M. Bédard (Chicoutimi): On va suivre le dossier.

L'automne dernier, le juge Pierre Côté de la Cour supérieure déclarait, dans un jugement, que le tribunal des transports du Québec était anti-constitutionnel, parce que le gouvernement du Québec ne peut former des tribunaux dont la compétence recoupe celle de la Cour supérieure qui, elle, est de juridiction fédérale, dont les juges, d'ailleurs, sont nommés par le fédéral. Concernant la constitutionnalité du tribunal des transports, M. le juge ou M. le ministre serait-il en mesure de faire le point présentement?

M. Mailloux: Je pense que M. le juge aurait la même information que la mienne. Comme la cause est encore en délibéré, il me serait difficile de faire quelque observation que ce soit. Je pense que l'honorable juge étant ici, il est passablement plus familier que moi aux causes pendantes devant certains tribunaux.

M. Bédard (Chicoutimi): Jusqu'où peut-il aller?

M. Mailloux: Evidemment, vous savez que c'est avec beaucoup de réserve et de déférence que je pourrais me hasarder à vous donner une information, parce que le tribunal des transports est notre Cour d'appel. Ce que j'en sais, c'est que c'est en appel sur l'émission du bref. Je n'ai pas vu la décision. Si je l'avais vue, je vous la communiquerais volontiers, mais vous comprenez que, dans ma position vis-à-vis de notre tribunal d'appel, je n'ai pas le privilège de commenter, aucunement.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord, étant donné que c'est sub judge...

M. Mailloux: C'est sub judge.

M. Bédard (Chicoutimi): ... je pense que c'est difficile d'y aller de commentaires trop détaillés.

Est-ce que le ministère des Transports ou la Commission des transports a délégué des avocats pour faire valoir le point de vue de la constitutionnalité?

M. Mailloux: Je suis au courant, un peu par le biais. A un moment donné, il y eut également des demandes de brefs, de prérogatives contre la commission, en matière d'annulation ou d'adjudication de contrats de transport d'écoliers. J'avais demandé au ministre de faire représenter la commission et je sais que la commission est représentée. Je crois que ce sont les mêmes avocats qui représentent le tribunal dans l'autre affaire, le ministère de la Justice.

M. Bédard (Chicoutimi): Une dernière question sur un cas particulier, concernant une compagnie québécoise. La commission des transports a refusé, en janvier dernier, d'émettre un permis additionnel à une compagnie québécoise, la Société Alliance Sécurité, qui aurait permis à cette compagnie de faire une certaine concurrence aux deux compagnies américaines qui oeuvrent actuellement dans ce secteur. Le vice-président de la commission, le juge Samuel R. Altrows qui était en charge de ce dossier, ayant refusé de se récuser, bien qu'il ait été l'avocat de la compagnie Brink's avant sa nomination, les requérants ont mis en doute l'impartialité du jugement. Pourrait-on savoir ce qui est arrivé de ce dossier et, également, ce qu'en pensent, autant que faire se peut, le ministre des Transports et le président de la Commission des transports?

M. Mailloux: Sur la question de récusation ou de non-récusation d'un de nos vice-présidents, je n'ai évidemment pas de commentaires à faire, d'autant plus que je pense que je pourrais même dire qu'à la suite d'une requête pour fixation par préférence, l'un de nos vice-présidents a exigé, de cette compagnie, qu'elle prouve l'urgence d'une audition préférentielle.

C'est une pratique normale, parce que chaque fois qu'un contribuable passe avant un autre contribuable, les autres sont retardés d'autant. Il y eut ensuite une demande de bref d'évocation, enfin, un bref de prérogative, et, suite à cette demande en Cour supérieure, il y eut désistement de la part du requérant. Par après, le même postulant détenteur a réintroduit une nouvelle requête pour fixation par préférence qui a été accordée par un autre de nos vice-présidents qui siégeait, en pratique, régulièrement, avec ce résultat que j'ai fixé une date d'audience préférentielle et que la cause a été entendue, je dirais, vers la mi-mars. Je ne sache pas que la décision soit rendue.

Maintenant, d'après les renseignements que j'ai eus, il n'y eut pas de demande de récusation formelle. Notre vice-président avait simplement pris la cause, avait remis la requête pour audition préférentielle à une semaine pour que le requérant prouve avec des témoins l'urgence de la situation. Je n'étais, évidemment, pas présent et les débats n'ont pas été enregistrés.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que je dois comprendre que le refus de la Commission des transports a porté surtout sur des demandes incidentes qui peuvent être préalables à l'audition principale de la cause, sur le fond et que, effectivement, il n'y aurait pas eu de jugement visant à refuser un permis additionnel à cette compagnie?

M. Mailloux: il y eut une demande qui a été refusée en audience publique, il y a environ sept ou huit mois. Suite à cette demande que la commission a refusée, il y eut appel par le requérant au tribunal des transports. Le tribunal des transports a rejeté l'appel. Il y eut ensuite une demande de permis spécial qui a été refusée; après est arrivée cette autre demande de permis régulier qui a suscité une procédure de prérogative de laquelle il y eut désistement.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce qu'il est exact que, si la première demande de permis additionnel avait été octroyée par la Commission des transports, cela aurait permis à la Société Alliance Sécurité de faire une certaine concurrence aux deux compagnies américaines qui oeuvrent actuellement dans ce secteur?

M. Mailloux: Je n'ai pas entendu la cause. Je sais que nous avons refusé en audience publique une demande de permis régulier, qu'il y eut appel au tribunal des transports et que notre décision de rejeter la demande a été maintenue.

M. Bédard (Chicoutimi): On parle de deux compagnies américaines qui oeuvrent dans ce secteur. Est-ce qu'on doit comprendre que ce sont seulement ces deux compagnies américaines qui occupent tout le secteur, ou encore, est-ce qu'il y a plusieurs autres compagnies québécoises?

M. Mailloux: L'administrateur me dit qu'il n'en connaît pas d'autres. Là encore, je voudrais bien vous mentionner qu'actuellement, il y a une cause en délibéré. Le requérant est revenu à la charge, a obtenu une fixation par préférence. Je dirais même que c'est aux alentours du 15 mars ou du 14 mars que nous avons entendu la cause. Notre décision devrait sortir incessamment. Je ne voudrais pas anticiper. Ce n'est pas moi qui ai entendu la cause.

M. Bédard (Chicoutimi): Justement, sans pré-juger du jugement à être rendu sur la cause qui est présentement en instance, il reste quand même... Comme vous pouvez le constater, j'aborde plutôt la question sur l'aspect de la situation dans ce secteur, c'est-à-dire que ce secteur est occupé uniquement par des compagnies américaines.

Nous aurons peut-être l'occasion d'y revenir un peu plus tard, lorsque le jugement sera rendu, avec célérité, j'imagine. M. le Président, je n'ai pas d'autre question sur ce programme.

Le Président (M. Gratton): La commission

a-t-elle d'autres questions à l'intention du président de la Commission des transports?

M. Bédard (Chicoutimi): Peut-être que le président de la Commission des transports pourrait nous parler des principales difficultés qu'il affronte et qu'il espère résoudre, bien qu'il nous en ait fait une liste assez exhaustive tout à l'heure.

M. Mailloux: J'ai beaucoup d'espoirs qu'avec nos nouveaux membres, et lors de nos appels du rôle, grâce aux amendements à la loi, qu'au lieu d'avoir fixé au mois de mars comme cette fois-ci, des causes pour être entendues jusqu'à la fin de novembre à Montréal, l'année prochaine, au mois de mars, nous pourrions fixer des causes pour être entendues à la fin de mai ou au début de juin.

M. Bédard (Chicoutimi): L'an passé, un des principaux sujets qui avaient été abordés, et un sujet qui amenait beaucoup de récriminations, était celui des retards à octroyer certains permis aux camionneurs et à accorder des transferts de permis aux camionneurs. Maintenant, M. le juge me dit que ce problème est passablement réglé. Quel est le délai moyen, à l'heure actuelle, sur lequel un camionneur doit compter, à partir du moment où il fait une demande?

M. Mailloux: Si ce n'est pas contesté, il peut s'attendre à avoir une décision dans 45 à 50 jours, alors que, ce matin, j'apprenais qu'aux États-Unis, un permis spécial, qu'on peut délivrer facilement dans quinze jours, lorsqu'on nous en prouve l'urgence, cela prend au moins 45 jours.

M. Bédard (Chicoutimi): S'il y a contestation, à ce moment, cela peut représenter un délai de quelques mois, je suppose.

M. Mailloux: A Québec, nous pouvons très bien arriver dans quatre à cinq mois. A Montréal, évidemment, cela peut nous prendre jusqu'à huit mois, mais avec encore d'autres divisions, nous allons pouvoir reprendre le temps perdu, je crois.

M. le Président, si vous me le permettez, je voudrais quand même remercier le président de la Commission des transports et les officiers qui l'accompagnent d'avoir bien voulu se présenter devant la commission pour répondre plus intelligemment, je pense, qu'aurait pu le faire le ministre des Transports aux questions pertinentes de l'opposition.

M. Bédard (Chicoutimi): Je remercie également M. le juge, président de la Commission des transports, et ceux qui l'accompagnent.

Le Président (M. Gratton): Le programme 6 est adopté. Le programme 7?

M. Mailloux: M. le Président, nous pourrions aller au programme 7, si nous sommes prêts à commencer.

Le Président (M. Gratton): Le programme 7: Transports maritime et aérien.

Transports maritime et aérien

M. Bédard (Chicoutimi): Avant de passer à des questions plus générales au niveau de ce programme, puisqu'il ne nous reste qu'un quart d'heure, je voudrais en aborder un plus particulièrement.

M. Mailloux: Je vais simplement vous donner un court commentaire. Le programme vise à assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritime et aérien. Au cours de l'année 1975/76, le ministère a acquis des actions de la Société de la traverse Matane-Godbout à un coût de \$2,6 millions. En 1976/77, le ministère se propose de terminer le débarcadère de Godbout et de commencer la construction du débarcadère ferroviaire de Matane-Baie-Comeau.

Quant à l'élément 1, aide au fonctionnement, les dépenses de transfert sont majorées de \$1,5 million, en fonction de l'augmentation du coût des conventions collectives des opérateurs de navires.

M. Bédard (Chicoutimi): J'avais cette question que je voulais poser au ministre, concernant la traverse de Matane-Godbout: A quand la prise en charge complète définitive de la situation par la STQ qui est la Société des traversiers du Québec, dans le cas de la traverse Matane-Godbout?

M. Mailloux: Nous avons vécu les quelques mois de périodes intérimaires où l'administration a été conjointe. Comme on l'a annoncé récemment, on a signé, il y a quelques semaines, les documents qui nous permettraient de prendre charge de tout l'actif mentionné. Présentement la société d'Etat est à mettre en place, je pense, tous les mécanismes administratifs nécessaires pour qu'elle puisse continuer l'action de la précédente société qui opérait le service. Dans les plus brefs délais possible, la société s'occupera seule de la gerance.

M. Bédard (Chicoutimi): Quand vous dites dans les plus brefs délais possible, approximativement cela veut dire quoi?

M. Mailloux: On garde la même charte pour un an ou deux, malgré que l'administration va être essentiellement entre les mains de la société d'Etat.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, le ministère ayant, selon nos informations, abandonné le projet de construction d'un pont pour des raisons techniques, peut-on savoir quels sont les plans du ministère au sujet de cette traverse? Quand, autrement dit, la prise en charge se produira-t-elle? Si des études ont été faites? Quel serait le coût d'une telle opération? Quel serait le type de bateaux prévus, le nombre et leur prix de construction,

si on ne pouvait pas trouver assez de bateaux existants à l'heure actuelle pour effectuer ce service?

M. Mailloux: Dans les déclarations que j'avais faites en Chambre précédemment, j'avais indiqué l'intention du ministère des Transports, après la conclusion de l'accord avec la société qui opérait la traverse Matane-Godbout, que la seconde étape irait à l'île aux Coudres et, en fait, nous avons amorcé les procédures de prise en charge, depuis quelques mois déjà. Le débat se poursuit, malgré que l'actif à exproprier est à peu près nul, puisque le navire ou les navires affectés à l'île aux Coudres appartiennent à la société d'Etat du Québec.

Je pense qu'on peut espérer quand même que, dans les semaines qui vont suivre, on arrivera à une conclusion avec Cartier Navigation. La troisième étape prévoyait la prise en charge, par le gouvernement, de la Charlevoix-Navigation, qui est une filiale de la Clarke Steamship, qui s'occupe et qui administre les traversiers qui lui appartiennent, de même le Pierre-de-Saurel, qui est une propriété de la Société d'Etat également. On sait que, lorsque j'ai apporté des amendements à la Loi de la Société d'Etat, les pouvoirs d'expropriation sont restés très difficiles à préciser et qu'actuellement la négociation qui se poursuit, se fait de gré à gré. C'était même à la demande du député de Maisonneuve qu'on avait éliminé l'article en question, parce que les droits maritimes sont tenements compliqués qu'il y aurait eu quantité de problèmes qui se seraient posés à l'attention du gouvernement.

Alors, il y aura probablement une négociation de gré à gré qui commencera dans le cours de l'année actuelle. Je ne pourrais préciser la date dans l'immédiat. On sait que, chaque fois que le gouvernement prend un service en charge, cela amène certains inconvénients dans le fonctionnement des traversiers, dans l'entretien des navires que possèdent encore les compagnies et dans les demandes plus élevées des syndicats qui travaillent à ces services maritimes.

En quelques mots, le problème qui m'occupait principalement, avant d'y ajouter d'autres navires, étant donné qu'on ne construira pas de pont sur le Saguenay dans les prochaines années, j'avais assuré les comtés de Saguenay et Duplessis, de même que Charlevoix et les autres, qu'on ne voudrait pas voir un autre arrêt de service aussi prolongé que celui qui est arrivé au moment où il y a eu l'affaissement du quai de Tadoussac. Comme on craignait qu'un affaissement semblable se produise du côté ouest, à Sainte-Catherine, on a demandé, il y a quelques mois, de faire certaines recherches concernant des améliorations à apporter au quai actuel ou pour la prise en charge, par le gouvernement provincial, de l'installation portuaire qui appartient au gouvernement fédéral à Sainte-Catherine même. C'est mon intention, dans les semaines qui vont suivre, peut-être de convaincre le ministère de faire, après négociation avec le fédéral, certaines améliorations au quai qui appartient au fédéral pour que nous puissions, advenant un bris de ce côté-ci, du côté ouest, nous

servir de ce quai pour des bateaux qui sont "roll in, roll off" comme pour des bateaux qui ont à décharger "side loader". Il faudra, comme je le disais à Baie-Comeau récemment, si le gouvernement ne décide pas de construire un pont sur le Saguenay, ajouter sûrement un quatrième navire. Est-ce que ce quatrième navire serait disponible actuellement en Angleterre, en Norvège? Je n'ai pas d'information pertinente à ce moment-ci à donner à la commission. Mais advenant qu'il faille construire un navire plus important que ceux qui sont actuellement en service, il est indiscutable que cela coûterait sûrement quelques millions. Est-ce que ce serait \$3 millions? Est-ce que ce serait \$5 millions? Quand je pense qu'un traversier comme le Camille-Marcoux, qui est très gros comparativement à ces traversiers, a coûté \$16 millions et que la réparation qu'on effectue actuellement ou qu'on effectuera à l'automne sur le Trois-Rivières coûtera, simplement pour remplacer un moteur et modifier la coque pour la rendre plus navigable en hiver, au-delà de \$1,5 million, cela veut dire que, si l'on construit une coque, avec le coût actuel de l'acier et les salaires qu'on connaît, cela pourrait coûter quelques millions, \$3 millions, \$4 millions, \$5 millions, \$6 millions, \$7 millions; c'est trop vague dans mon esprit pour préciser un coût. Quant aux navires qui appartiennent à Charlevoix Navigation, on comprendra facilement ma prudence à ne dévoiler aucun chiffre. Je pense que le ministère devrait s'aventurer sans que la négociation par des firmes d'experts nous dise, devant la demande qui pourrait être faite par Charlevoix Navigation, quelle est l'offre qu'on ferait en contrepartie. De toute façon, c'est pendant l'année qu'on devrait amorcer les négociations en tenant compte des inconvénients qu'on retrouve quand même dans la prise en charge de tous les services de traversiers et des problèmes que connaît la société d'Etat avec le renouvellement des conventions de travail qui est en cause, ici même à la traverse Québec-Lévis, et le renouvellement qu'on a dû également discuter lors de la prise en charge de la traverse Matane-Godbout.

C'est, en quelques mots, l'intention du ministère des Transports; je veux croire qu'on réalisera à peu près dans les mois qui suivent les étapes dont on a parlé tantôt.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant les travaux nécessaires pour la reconstruction du quai de Godbout, ses affectations à la traverse Matane-Godbout ont rendu nécessaires, selon la municipalité, des travaux aux voies d'accès à ce quai et des travaux connexes de protection des rives contre les assauts de la marée et des glaces. La municipalité a, par résolution que nous avons ici, demandé au ministre des Transports une aide pour la construction d'un mur de protection le long du fleuve et d'un trottoir le long de la rue Saint-Régis, qui donne un accès au quai. Est-ce qu'on pourrait savoir quels sont les projets du ministère? Je soulignerais que, sur ce sujet précis, le député de Saguenay avait posé plusieurs questions au ministre des Transports au niveau de l'As-

semblée nationale. Il avait même communiqué avec lui par lettre à différentes occasions.

M. Mailloux: Si ma mémoire est fidèle, quand le député de Saguenay m'a posé des questions relativement aux réparations effectuées sur le quai de Godbout qui est une installation fédérale, c'était quant à la réparation du quai et non pas quant aux voies d'accès, sur la réparation du quai, où il y avait des retards considérables. Je pourrais peut-être m'informer quant aux résolutions qui sont...

M. Bédard (Chicoutimi): On ajoute cette autre partie du problème qui est la reconstruction des voies d'accès.

M. Mailloux: Il y a sûrement le phénomène suivant que si les voies d'accès conduisant au débarcadère qui a été reconstruit par le fédéral ne sont pas satisfaisantes à la circulation qui s'y rend, il faudra forcément que le ministère analyse attentivement la situation et fasse le nécessaire pour faire les corrections qui s'imposent. Comme il va nous falloir à l'île aux Coudres, devant la construction d'un débarcadère nouveau qui vient d'être mis en place, faire le nécessaire pour que la voie d'accès y conduisant soit améliorée, étant donné qu'il y a un changement de la route de quelques pieds.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce qu'on doit conclure qu'il n'y a pas de programme précis, de la part du ministère concernant cet autre aspect de la question, la construction des voies d'accès à ce quai. Il y a un travail qui a été fait par le fédéral, comme vous le dites, mais est-ce que, aujourd'hui ou plus tard, le ministre serait en mesure de nous dire s'il y a une étude qui a été faite par le ministère des Transports sur les travaux faits par le fédéral et jusqu'à quel point ces travaux répondent à la situation?

M. Mailloux: Non, je pense que le directeur du service maritime pourrait nous informer où celui-ci en est rendu dans les études qui se poursuivent. Chaque fois, il y a amélioration d'un quai, mais ce que je pourrais dire à la commission, c'est qu'advenant la nécessité que l'artère conduisant à ce débarcadère soit améliorée, à l'intérieur des crédits qui demeurent disponibles pour des cas d'urgence, le nécessaire serait fait pour que les travaux soient exécutés. Il y a d'ailleurs \$1,5 million en disponibilité pour ces fins.

Mais je n'ai pas pris connaissance récemment d'une demande officielle pour cela. Cela peut être décidé sans que je le sache, mais à l'intérieur des sommes disponibles. De toute façon, je vais vérifier et je pourrai ultérieurement, en Chambre, si la question était posée par le député de Saguenay, l'informer valablement.

M. Bédard (Chicoutimi): Ou encore, s'il y a quelque chose à ajouter, qui pourrait être de quelque intérêt, vous pourriez peut-être nous en faire part, par lettre ou autrement?

M. Mailloux: Le directeur du service maritime était absent aujourd'hui. De toute façon, je pourrais vous informer par écrit, si cela était nécessaire.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord. Concernant la traverse Pointe-au-Père-Forestville, un groupe de citoyens de l'Est du Québec a sollicité une rencontre avec le ministère des Transports, il n'y a pas tellement longtemps, pour discuter la possibilité d'établir une liaison maritime entre Pointe-au-Père et Forestville.

Cette rencontre, selon nos informations — le ministre me corrigera s'il y a lieu — fut refusée par le ministre qui préférerait soumettre le problème au conseil des ministres en janvier ou février, avant de prendre quelque position que ce soit. Je voudrais simplement savoir si, à l'heure actuelle, le ministre est disposé à faire le point sur ce dossier ou en mesure de le faire.

M. Mailloux: M. le Président, lors d'une conférence que je donnais il y a quelques semaines dans le comté de Saguenay, à Baie-Comeau, plus particulièrement, en présence d'ailleurs du député de Saguenay, qui était présent à ce dîner de la Chambre de commerce, une des questions qui furent posées demandait au ministère des Transports l'addition d'un service de traversiers, qu'avait d'ailleurs déjà sollicité le député de Rimouski, mon collègue adjoint parlementaire aux Travaux publics, soit l'implantation d'un nouveau service entre Rimouski et Forestville.

Durant la réunion de la Chambre de commerce de Baie-Comeau, la question venait de la partie de Forestville, la partie municipale et autres qui me demandaient officiellement si j'entrevois recommander l'addition d'un nouveau service de traversiers. Cette question vient principalement en raison d'une disponibilité d'un navire que possède le ministère des Transports, le NA-Comeau, dont nous ne nous servons plus avec l'addition du Camille-Marcoux. La réponse que j'ai donnée était négative pour la raison suivante. J'ai dit que, dans mon esprit, les axes sur lesquelles le ministère des Transports s'était déjà prononcé, pour rejoindre les deux rives du Saint-Laurent, étaient celles que nous connaissons, Matane-Godbout-Baie-Comeau, Saint-Siméon-Rivière-du-

Loup. Il y a une traverse privée qui, sans subvention, opère entre les Escoumains et Trois-Pistoles, mais qui ne demande pas ou qui n'a jamais sollicité, jusqu'à maintenant, de subvention du gouvernement. Elle a fait ses frais.

S'il fallait que le gouvernement additionne une traverse entre Matane-Godbout et Saint-Siméon-Rivière-du-Loup, il est indiscutable que cela donnerait peut-être un meilleur service, mais il est aussi indiscutable qu'au moment où on a déjà des déficits importants à Matane-Godbout, à Rivière-du-Loup-Saint-Siméon, cela augmenterait le déficit qu'on accuse déjà.

Je dis que, dans mon esprit, à moins que le Conseil des ministres m'invite à organiser un nouveau service de traversiers, quant à moi, je pensais que les deux rives du Saint-Laurent étaient quand même assez bien desservies et que je n'avais pas les disponibilités financières pour assurer un tel service. J'ai ajouté, à ce moment, que, quand la ville de Rimouski, par son honneur le maire, m'avait demandé de céder le navire NA-Comeau pour la somme de \$1 et qu'on ne demanderait pas de subvention, mon expérience des coûts de services de traversiers m'indique quand même qu'après une saison estivale, on se retrouverait devant un déficit important qu'on nous demanderait de combler.

La réponse que j'ai donnée, sur les lieux-mêmes, à Baie-Comeau, aux gens de Forestville, était une réponse négative, pour moi, et qui ne pourrait être changée, à moins que le Conseil des ministres en décide autrement.

M. Bédard (Chicoutimi): Il est passé 6 heures, M. le Président.

Le Président (M. Gratton): Est-ce que la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 h 15?

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

M. Mailloux: 20 h 15.

Le Président (M. Gratton): La commission suspend ses travaux jusqu'à ce soir, 20 h 15.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

Reprise de la séance à 20 h 23

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

La commission en est rendue à l'étude du programme 7, transport aérien et maritime. L'honorable député de Chicoutimi.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce serait concernant la traverse Saint-Joseph-de-la-Rive et l'île aux Coudres. Les réparations au quai de l'île aux Coudres ont forcé le ministère à établir une liaison par aéroglisseur. Combien de temps cette liaison a-t-elle dure? Est-ce que le ministre pourrait nous dire combien de personnes et de véhicules ont été transportés et surtout quel déficit le ministère eu à payer?

M. Mailloux: Je retiens la question pour y donner réponse tantôt.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord.

Le Président (M. Gratton): La commission souhaite la bienvenue au député de Maisonneuve et l'invite à poser ses questions.

Le port du casque par les motocyclistes

M. Burns: D'accord. M. le Président, si vous aviez une gorge aussi en forme que la mienne, vous prendriez le temps de prendre un verre d'eau avant. M. le Président, j'ai tenu à participer à l'étude des crédits des Transports relativement au problème du port du casque pour les motocyclistes. Cela apparaît, à première vue, ou peut apparaître comme quelque chose de négligeable, de tout à fait farfelu, et vous pouvez peut-être dire que c'est quelque chose qui n'a pas à intervenir à l'intérieur des débats sur les crédits du ministère.

Cependant, M. le Président, j'ai reçu de nombreuses — et quand je dis de nombreuses, je n'exagère pas — représentations relativement à ce port du casque pour les motocyclistes. J'ai pensé qu'il était de mon devoir de demander au ministre des Transports quelle était l'origine de la réglementation qui existe actuellement et qui vise le port du casque; entre autres, en vertu de quelle législation extérieure à celle du Québec, on avait pu s'inspirer pour en arriver à une telle réglementation? Quel était le sérieux? Quelles étaient les études? Et quelle était la motivation qui nous avait amenés à faire la réglementation qui, actuellement rend le port obligatoire du casque pour les motocyclistes?

C'est la question générale, globale, à laquelle, j'espère, le ministre sera en mesure de répondre.

M. Mailloux: M. le Président, tout en saluant le député de Maisonneuve, qui nous honore de sa présence, je dois dire que dans les derniers mois, j'ai tenté de me familiariser principalement avec le port de la ceinture de sécurité, mais...

M. Burns: Oui, et là, je vous comprends.

M. Mailloux: La préoccupation importante dont parle le député de Maisonneuve qui rejoint d'autres catégories de gens qui circulent sur les routes du Québec, n'a pas fait l'objet de ma préoccupation de tous les instants. J'ai vu le dossier de manière très sommaire; c'est pour cette raison qu'on me permettra, comme on l'a fait pour quelques autres questions tout à fait spéciales, de demander au directeur du BVA de répondre au député de Maisonneuve. J'imagine que cela pourra permettre une meilleure clarté dans les réponses qui seront données.

M. Burns: Je suis tout à fait d'accord, M. le Président. Je demanderais encore une fois que la réponse de Me Laflamme soit inscrite, non pas par manque de respect à l'endroit de Me Laflamme, mais uniquement pour respecter nos méthodes parlementaires, au nom du ministre.

M. Mailloux: Tel qu'entendu d'habitude.

Le Président (M. Gratton): Il va sans dire.

M. Mailloux: Brièvement, la réglementation qui concerne le casque du motocycliste est la même que celle qui concerne le casque du motoneigiste. C'est compris dans un règlement qui porte le no 9, parmi les règlements des transports. Il a été adopté par un arrêté en conseil du 27 avril 1973.

Les préoccupations qui ont amené cette réglementation découlent des études qui se faisaient à cette époque, principalement du côté des motoneigistes, pour protéger le motoneigiste le mieux possible, parce que, à ce moment, la motoneige était un sujet de préoccupations, au niveau réglementaire, très particulier au ministère des Transports. Cela nous a amenés à évaluer les études qui parlaient d'un casque protecteur.

Ces réglementations étaient d'origine américaine. Les études du comité, à l'époque, recherchaient le meilleur protecteur pour la tête. Il a évalué ces réglementations américaines et il a été amené, avec l'aide du BNQ, le Bureau de normalisation du Québec, à proposer une norme qui a été ratifiée par l'arrêté en conseil auquel j'ai fait référence tout à l'heure.

La motivation était évidemment de protéger la vie et l'intégrité de usages de la motoneige et de la motocyclette, en protégeant une des parties les plus vulnérables, la tête.

M. Burns: Je me rends compte, M. le Président, que, très rapidement, le ministre et moi, nous allons nous lancer dans une discussion au niveau, oserais-je dire, philosophique du port du casque, parce que ce qui vient de nous être dit, c'est que le port du casque est parti, à toutes fins pratiques, du besoin qu'on semblait vouloir imposer aux motoneigistes, qu'on a presque automatiquement transféré aux motocyclistes, que les ori-

gines étaient américaines et que le but principal était de protéger, d'une part, les motoneigistes et, par la suite, les motocyclistes.

Peut-être que c'est le bon moment de vous faire part de représentations que vous jugerez comme vous le voudrez, que moi, j'ai trouvées très sérieuses, faites par des groupes de motocyclistes qui sont, ce qu'on appelle, des membres du mouvement anticasque.

Une des choses qui m'a frappé dans les représentations qui m'ont été faites, c'est d'une part, les législations américaines. J'ai entendu la remarque qui nous a été faite relativement à l'origine de la réglementation qui, actuellement, nous gouverne, qu'une des origines est probablement le fait qu'un grand nombre d'Etats américains ont rendu obligatoire le port du casque. Cela, je pense qu'on peut l'admettre entre nous.

La deuxième, c'est que depuis le moment où la législation en question, ou la réglementation en question a été mise en application, c'est-à-dire depuis 1973, il y a un grand nombre d'Etats américains qui ont laissé tomber le port obligatoire du casque, sauf si c'est une question de fait, en tout cas, si vous le voulez, je pourrai vous citer des cas tout à l'heure. Je pense que ce n'est pas cela le but de mon propos. L'autre phénomène, ici, on a le phénomène objectif, je vous apporte ensuite le phénomène subjectif. Le phénomène subjectif est le suivant: Les usagers du casque, par conséquent les motocyclistes eux-mêmes, dans une très grande proportion, prétendent que le casque non seulement n'est pas une protection, comme le ministère des Transports doit penser en termes de protection, c'est-à-dire pour l'ensemble du public, mais pensent au contraire que c'est un danger. Par exemple, si je suis sujet à des évanouissements réguliers, je conçois très bien que le Bureau des véhicules automobiles me retire mon permis de conduire et même, en tout cas, s'il ne me le retire pas, j'accepterais tout simplement qu'on me dise: Au moins, vous allez avoir des permis temporaires de six mois, et vous devrez subir des examens médicaux régulièrement, etc.

Je comprends très bien cela, parce que je mets en danger non pas ma propre vie à moi, mais je mets en danger la vie de tous les gens que je rencontre sur la route, face à face, côte à côte, etc. Je pense que c'est une philosophie parfaitement acceptable.

Là où je pense que la philosophie du port du casque n'est pas acceptable, c'est qu'elle n'est pas dirigée à l'endroit d'une protection du véhiculaire, du voisin véhiculaire, mais qu'elle est principalement dirigée à l'endroit de la personne qui porte le casque. Or, la thèse qui est soutenue par les porteurs de casque, par ceux qui peuvent se voir coller une infraction parce qu'ils ne portent pas le casque, c'est-à-dire les motocyclistes, est à l'effet suivant, et je vous avoue que cela m'a sérieusement impressionné: En plein été, à 90 degrés, mettons 80 degrés de chaleur, la chaleur qui s'insère à l'intérieur de ce casque n'est sûrement pas en mesure de rendre le conducteur d'une moto dans une position meilleure que s'il n'avait pas de casque. C'est la première raison.

La deuxième raison est qu'au point de vue d'audition, tous les casques qui sont actuellement réglementaires sont considérés par les personnes qui en sont les utilisateurs, par obligation, à cause de la réglementation, c'est-à-dire par des gens qui ne veulent pas contrevenir à la réglementation ou à la loi, au point de vue de l'audition, comme nuisibles à l'aspect auditif, ce qui est très important pour un conducteur de véhicule.

D'ailleurs, on n'a qu'à demander au directeur du bureau des véhicules automobiles jusqu'à quel point le BVA tient actuellement compte de l'aspect ou de la qualité auditive de l'éventuel conducteur ou du conducteur qui veut renouveler son permis.

Je pense que ce n'est pas sans aucune relation au fait qu'on demande aux personnes de 70 ans et plus de passer à nouveau des examens médicaux.

C'est le deuxième argument. Premier aspect: Aspect chaleur. Deuxièmement: Aspect auditif.

Le troisième aspect que je considère particulièrement important — et c'est là-dessus que j'aimerais avoir des réponses sur possiblement des études qui ont été faites, ou tout au moins des études qu'on désirerait faire, éventuellement, de la part du ministère...

Les représentations qui m'ont été faites me laissent croire que les casques, actuellement en utilisation, ne peuvent que comporter une protection — et cela, je ne veux pas charrier, c'est ce qu'on m'a donné comme information et ce qui semble se confirmer par des textes américains que j'ai sous la main et que je serai en mesure de donner aux représentants du ministère — ne peuvent garantir une protection crânienne qu'à une vitesse de treize milles à l'heure.

Cela veut dire que, dans le fond, sous cet aspect, on ne protégerait le crâne qu'à une vitesse de treize milles à l'heure. Je connais très peu de motocyclistes, sauf lorsqu'ils partent à un coin de rue, qui roulent à treize milles à l'heure.

J'aimerais bien qu'on me vérifie cet aspect.

Ce qui est encore plus que cela — et celui-là est le troisième que je viens de vous donner, je vous en donne un quatrième — est qu'il appert d'études qui ont été faites aux Etats-Unis — et remarquez que c'est de là que vient votre réglementation, de l'admission du ministère — que, dans les cas où vous avez des décès de motocyclistes qui portent un casque, il est sûr que ce n'est pas de la boîte crânienne qu'ils meurent. C'est bien pire que cela. C'est d'une dislocation de l'atlas — et je ne sais pas comment on l'appelle, je ne sais pas s'il y a des médecins ici — mais en tout cas, c'est d'une dislocation des vertèbres du cou qu'ils meurent principalement.

Le Dr Faucher veut-il me dire quelque chose là-dessus?

M. Faucher: Pardon?

M. Burns: Non, est-ce que vous vouliez faire une remarque, je m'excuse?

M. Faucher: Pas tout de suite.

M. Burns: Bon, d'accord. Apparemment, toujours selon ces études américaines, l'augmentation du poids de la tête, qui est déjà assez élevé, je pense, le poids de la tête est assez élevé, je pense qu'on peut admettre cela entre nous, l'augmentation du poids de la tête causée par le casque fait qu'à un moment donné, que vous tombiez sur la tête ou que vous tombiez sur le dos ou autrement, au moment où vous avez un accident, vous risquez fort probablement d'avoir une dislocation assez importante, due à l'augmentation du poids de votre tête, à cause du casque. Je vous donne les arguments les plus courants. C'est ce à quoi je voudrais qu'on réponde. Le cinquième argument est le suivant. C'est peut-être le meilleur, à mon avis.

M. Mailloux: Vous avez un cinquième argument.

M. Burns: Oui, j'ai un cinquième argument. J'attendais, parce que j'ai vu le ministre en consultation — c'est tout à fait normal d'ailleurs — avec le directeur du BVA et ce cinquième argument, c'est un argument humain. Vous allez peut-être trouver cela bizarre, que moi, qui, en tout cas, si vous ne l'avez jamais remarqué, suis tout à fait en accord avec la protection de la vie et la protection de l'intégrité de l'individu, je puisse vous amener un argument comme celui-ci, c'est le phénomène de la liberté. Quand on me dit — soit dit en passant, vos policiers font très bien votre travail, parce qu'ils m'ont arrêté ce matin — quand je dis que des policiers doivent arrêter des gens — et je ne les ai pas engueulés, ils avaient parfaitement raison, je dépassais la limite et je suis absolument coupable, cela peut peut-être éviter un procès, je plaide coupable maintenant — quand des policiers arrêtent un individu comme moi, qui excède la limite permise par la loi, soit par distraction ou par phénomène d'obligation ou quoi que ce soit, il n'y a pas quand même de réponse à cela.

On dit: C'est vrai qu'il ne faut pas dépasser la limite qui a été jugée permise par tout le monde. Cela veut dire qu'on met possiblement en danger la vie d'autres personnes. A ce titre, j'accepte qu'on impose des sanctions à des personnes qui ne respectent pas les règlements de la route, qui risquent de mettre en danger la vie, la santé, la sécurité d'autres personnes. C'est admis. Mais quand on impose le port d'un casque à quelqu'un qui dit: C'est mon propre risque. Cela va vous surprendre peut-être M. le ministre que je vous dise cela. C'est mon risque, c'est moi qui pense que je puisse me comporter de telle et telle façon sans casque. Je pense que là c'est pratiquement une question de liberté fondamentale. Vous allez peut-être vouloir faire le parallèle avec la ceinture de sécurité que je vous sais chère.

M. Mailloux: Ce n'est pas pour mon agrément.

M. Burns: C'est, j'ai l'impression, quelque chose de différent. Le port de la ceinture de sécurité ne met pas en danger la sécurité des autres,

en ce sens que si je porte ma ceinture de sécurité — effectivement je la porte — je ne crois pas mettre en danger les autres individus autour de qui je circule. Mais à partir du moment où je suis un motard et qu'en portant un casque je sente que je diminue mes réflexes — c'est la thèse que je tente de vous soumettre — à un point tel que je mette même en danger, par le port de mon casque, les autres personnes autour de qui je circule, et qu'en même temps je sois la seule personne mise en danger par le fait que je ne porte pas de casque, il me semble qu'à ce moment-là vous avez un phénomène qu'on appelle en anglais "balance of convenience"; je ne connais pas de meilleure expression en français, je m'en excuse. Mais en français on veut dire tout simplement: Est-ce que les inconvénients et les avantages sont équilibrés à un point tel qu'il faille se rendre à l'une ou l'autre des solutions.

La thèse du "balance of convenience" soulève simplement le fait que dans le cas du port du casque, avec les quelques arguments précédents que je vous ai donnés, me laisserait croire qu'actuellement on devrait en arriver à l'abolition de la réglementation concernant le casque, qu'on devrait permettre aux individus qui sont des motards, soit dit en passant — cela me permet d'ouvrir cette parenthèse — qui sont très souvent des personnes très responsables et qui, très rarement, sont des causes d'accidents, contrairement à ce que l'ensemble de l'opinion publique semble vouloir croire.

Une fois ces choses-là dites, je me dis que, si ces gens-là qui sont très souvent placés dans une position pour pouvoir décider si eux, ils doivent porter un casque ou ne pas en porter, à ce moment-là, je me dis: Il devrait être temps qu'on révise la réglementation qui nous concerne actuellement, surtout que ne trouve pas, à moins que le ministère me dise que j'ai vraiment omis une série de faits, une série de constatations et que la mesure de régression à cet égard qu'on aperçoit aux Etats-Unis est tout à fait anormale... Quand je parle de mesures de régression, je parle d'Etats où le port du casque était obligatoire et qu'il devient facultatif, c'est-à-dire que, si l'individu veut le porter, il peut bien le porter, mais si l'individu ne veut pas le porter, il ne le porte pas.

Je vous signale, soit dit en passant, un phénomène historique — je ne sais pas si je devrais le mentionner — à court terme, parce que c'est quand même de l'histoire très immédiate. J'aimerais que le ministère des Transports fasse des recherches en ce sens. Lorsqu'on a imposé aux Etats-Unis le port du casque, est-ce que le ministre sait quelle est l'origine de cette décision?

C'est une décision fédérale américaine — parce qu'ils ont un système fédéral eux aussi; jusqu'à maintenant, il n'y a personne qui veut en sortir, mais, en tout cas, cela existe — ... Il y a quelqu'un qui veut rentrer? Oui. Il y a Porto Rico, mais, de toute façon, il est dedans. Il faudrait en parler au député de...

Le Président (M. Gratton): Rouyn-Noranda.

M. Burns: ...Rouyn-Noranda qui est spécialiste dans cela. Je veux tout simplement dire ceci: L'origine du port du casque aux Etats-Unis, obligatoire pour la majorité, je pense, sinon, la presque totalité des Etats, est une décision fédérale qui est, à toutes fins pratiques, une mesure de chantage auprès des Etats. Comme vous le savez, aux Etats-Unis, il y a une méthode de subventions — on connaît cela au Québec, c'est un peu comme le système des municipalités, sans aucun parallèle par rapport à la méthode de chantage — des routes d'Etat qui vient du fédéral. Le fédéral ayant décidé, dans sa sagesse, que le port du casque était une bonne chose, on a dit aux différents Etats: On va contribuer à la fabrication de vos routes avec d'autant plus de générosité que vous accepterez les mesures relatives au casque, les mesures relatives au port de la ceinture de sécurité, les mesures relatives aux diverses méthodes. Je pense que je ne me trompe pas en disant cela.

Le "background" historique, si vous me passez l'expression, est cela. Cette mesure n'est plus en existence aux Etats-Unis depuis quelques années et on s'aperçoit que les Etats américains sont en train de la laisser tomber.

Globalement, c'est cela. C'est le droit des individus, des motocyclistes, qui ne sont pas des "bums", qui ne sont pas des bandits, qui ne sont pas des faiseurs de troubles. On a toujours fait, malheureusement aux motards, une mauvaise réputation, à cause de certains individus. On dit toujours qu'un peuple heureux est un peuple sans histoire. Les motards heureux sont des motards sans histoire. Les motards qui font un bon travail, qui s'amusent avec leur sport, parce que c'est un sport, et qui, très souvent, soit dit en passant, rendent service à la population, sont des motards sans histoire. Les seuls qui ont une histoire sont ceux qui, à un moment donné, se font "tirer" dans un bar, parce que ce n'est pas leur profession d'être motards, mais que leur profession est de vendre de la drogue. C'est une autre affaire, cela peut arriver à un conducteur d'automobile et cela peut arriver à quelqu'un qui ne conduit rien du tout.

C'est malheureux que, depuis quelques années, on ait tout simplement monté en exergue ce type d'intervention. Je vous dis tout simplement que c'est le genre de problème sur lequel le ministère des Transports devrait vraiment se pencher. Je suis de ceux qui pensent qu'on ne devrait pas, aussi gratuitement que cela, en arriver à dire que le port du casque est obligatoire, parce que cela a été obligatoire dans tous les Etats, aux Etats-Unis et que, aujourd'hui, parce que c'est comme cela aux Etats-Unis, il faudrait qu'on fasse ici de même.

Vous avez un phénomène de liberté fondamentale à réexaminer. Sur ce plan, il me semble que le ministère devrait nous donner, sinon une réponse favorable, tout au moins une très grande ouverture d'esprit.

M. Mailloux: J'aimerais, M. le Président, si la commission le permet, qu'on entende d'abord le

directeur du BVA faire les remarques qu'il aurait à faire, étant donné qu'il a été à ce dossier, qu'il a déjà reçu plusieurs doléances des différents groupes de motards qui sont venus au ministère rencontrer mon collègue, le ministre d'Etat, de même que les officiers supérieurs du BVA. Par la suite, j'apporterai peut-être quelques considérations aux remarques qu'a faites le député de Maisonneuve.

Voici donc les raisons qui nous ont amenés à considérer le casque comme mesure de sécurité. Comme toute mesure, il y a des gens qui sont favorables au port du casque, comme il y a des gens qui sont défavorables au port du casque.

Comme observation générale, je dois dire qu'on a choisi — le ministère — de proposer le port du casque comme mesure de sécurité, parce que la prépondérance des arguments était en faveur de l'imposition du port du casque. Les études que nous avons consultées, nous ont démontré que des associations médicales, des associations de motocyclistes, bref des gens qui s'occupaient de la sécurité au niveau des motocyclistes et des motoneigistes, étaient en majorité convaincus que le port du casque était une mesure de nature à réduire la gravité des blessures, ou même à empêcher le décès.

Donc, la raison de base qui nous a amenés à proposer cela, c'est que les thèses en présence démontraient par leur force que le port du casque était "favorisable", contrairement à la thèse qui prétendait le contraire.

Nous avons reçu des représentations de groupes qui étaient défavorables au port du casque, entre autres, nous avons reçu un mémoire d'une organisation qui s'appelle Anti-Helmet Law Association, qui nous a fait part de la plupart des arguments qu'on vient d'entendre. Ces arguments, si on les relève brièvement, sont des arguments qui entraînent des considérations de part et d'autre. Si on invoque la nécessité de la décision individuelle ou de la liberté personnelle pour refuser de se soumettre à une réglementation contraignante proposée par un gouvernement, sous prétexte qu'il s'agit d'individus qui sont menacés dans leur intégrité et qu'ils sont seuls ou uniquement, contrairement à un automobiliste, évidemment, je ne veux pas entrer dans une discussion sociologique à ce sujet; mais il reste très peu de secteurs où l'individu est menacé individuellement, dans le sens qu'à partir de toute victime, il y a des coûts sociaux supportés par l'ensemble de la population. Un motocycliste victime d'un accident, qui subit des blessures, est évidemment recueilli par des corps policiers, par les ambulanciers, il est amené dans les hôpitaux et soigné au même titre que n'importe quelle autre personne qui est blessée.

Si, par malheur, cette personne est handicapée pour le reste de ses jours, évidemment la société a à supporter toute une série de coûts. Si, encore plus malheureusement, la personne meurt, et au niveau de la motocyclette les statistiques nous révèlent que les conducteurs sont, pour la plupart, jeunes, la perte de cette personne est une perte sociale qu'on a, dans d'autres rapports, éva-

luée à à peu près \$125 000 par individu, perte de productivité, etc.

Je pense que l'argument coûts sociaux est déjà un argument qu'on peut mettre de côté. Si on va plus précisément au casque lui-même, quant à sa configuration, quant au danger qu'il peut représenter, en disant que le casque diminue l'audition, le casque permet d'être moins conscient de ce qu'il se passe sur la route, le casque isole le motocycliste ou le motoneigiste sur son véhicule, l'argument ne tient pas si on examine les normes qui sont décrites dans le règlement concernant le casque, particulièrement la norme du bureau de normalisation du Québec.

Cette norme dit que la vision périphérique doit être parfaite, avec le casque qui est approuvé, et que sa texture doit présenter des qualités de confort qui mettent de côté les arguments qui ont été avancés.

Je ne veux pas m'étendre là-dessus. Le règlement est suffisamment explicite.

Si on parle de l'audition diminuée, on se rend rapidement compte que la motoneige, comme la motocyclette, sont des véhicules extrêmement bruyants et qu'il y a nécessité, indépendamment de toute autre considération, de protéger l'audition, les oreilles des individus qui se servent de ces véhicules.

Dernièrement, il y a une étude qui a été portée à notre connaissance sur les Inuit qui utilisent continuellement les motoneiges dans le Grand-Nord et l'étude révèle que leur degré de surdité est très avancé, uniquement à cause du bruit fait par les motoneiges. Donc, le casque, en soi, indépendamment de la protection contre les fractures, indépendamment de la protection contre les blessures à la tête, peut déjà être une protection des oreilles. Le casque, en soi, assure des protections multiples et n'est pas un handicap absolu.

Lorsqu'on dit que les casques actuels protègent jusqu'à un impact d'un certain nombre de milles à l'heure, c'est évidemment exact, parce que les casques ne sont pas conçus pour résister à tous les chocs possibles. Ils ne sont pas non plus conçus pour sauver la vie des usagers, quelles que soient les conditions dans lesquelles les accidents se produisent, de sorte que, si on voulait exiger du casque une résistance à toute épreuve, il faudrait penser à plus qu'un casque. Il faudrait penser à une armure, parce que l'argument suivant deviendrait exact: On sauverait la tête, mais on perdrait le reste du corps.

M. Bédard (Chicoutimi): On sauverait le casque!

M. Mailloux: On sauverait la tête et on perdrait le reste du corps!

Une Voix: On ne pourrait pas rejoindre les pédales!

M. Mailloux: Le casque n'est pas une bouée de sauvetage en soi. C'est un moyen de protection qui peut empêcher les blessures graves à la tête,

dans des accidents relativement mineurs. J' imagine qu'être projeté à 60 milles à l'heure, par dessus le guidon d'une motocyclette résulte en des dommages graves à l'atterrissage de toute façon, qu'on ait un casque ou qu'on n'en ait pas.

J'ai lu une étude faite par des médecins américains qui disaient que meilleur est le casque, plus les blessures se produisent à la base du cou, parce que le casque a réussi, mais c'est un argument qui détruit l'autre. Si on reproche au casque de ne pas être suffisamment bon, il ne peut pas être cause d'une blessure à la colonne cervicale. Et si le casque est bon, il cause une blessure à la colonne cervicale, précisément parce que, lorsqu'on est projeté à 50, 60 ou 80 milles à l'heure sur la tête, le choc se répartit à travers tout le corps et la colonne vertébrale, le crâne, la colonne cervicale sont toutes des parties interconnectées.

Encore une fois, on n'a jamais conçu le casque comme étant un instrument susceptible de sauver la vie de tous les motocyclistes ou de tous les motoneigistes qui sont impliqués dans un accident.

Que le poids du casque augmente le risque, parce qu'il augmente le poids de la tête, c'est un élément à considérer, mais ce n'est peut-être pas un élément déterminant.

Je ne veux pas m'éterniser sur la réponse à ces arguments, mais je veux réaffirmer que l'origine de la suggestion aux Etats américains comme aux provinces canadiennes, d'ailleurs, de légiférer pour rendre le port au casque obligatoire découle du fait que la prépondérance des études qui ont été faites sur cette question veut que le casque protège son usager contre des blessures et même contre la mort. Et puisqu'on a parlé de "balance" des inconvénients, si je traduis, rapidement, l'expression utilisée, on en est venu à la conclusion que la "balance" des inconvénients était dans la nécessité d'obliger le port du casque plutôt que de ne pas l'obliger.

M. le Président, si on me le permet. Tantôt, à la suite des arguments qu'a apportés le député de Maisonneuve, je voudrais d'abord préciser que, dans l'esprit des officiers du ministère, dans mon esprit, il n'a jamais été question que le ministère envisage ce groupe de citoyens qui se sert du moyen de transport qu'est le bicycle motorisé comme des gens à part dans notre société puisque je pense que des motards, des motocyclistes, on en retrouve dans toutes les couches de la société. Mon propre fils est parmi ceux-là. Je pense que ce n'est pas identifié à un parti politique puisque, si je fais référence au congrès de Portneuf, c'est en fait le groupe de motards le plus influent de Portneuf qui, avec les accoutrements qu'on leur connaît, était responsable et de la sécurité et du bon fonctionnement du congrès.

Alors, je pense que, forcément, loin de notre pensée l'idée que les motards soient identifiés à des groupes peut-être bruyants, puisque la machine qu'ils conduisent, en fait, dérange peut-être les habitudes des gens qui veulent être en toute tranquillité...

De toute façon, je voudrais apporter les quel-

ques considérations suivantes avec tout le sérieux possible.

Voici quand même qu'on a un groupe de gens qui circulent sur les routes du Québec, qui sont quand même... On retrouve, parmi ces gens, 10% des victimes, des mortalités sur les routes du Québec, près de 10%.

Il est indiscutable qu'avec le peu de protection dont ils disposent, sur un véhicule duquel ils peuvent tomber à tout moment lors de collisions mineures ou autres, ils sont plus exposés que ceux qui sont protégés par l'intérieur d'un véhicule. Je pense que le casque protecteur, au moment où on disait qu'en raison de certains inconvénients dont on a parlé tantôt le député de Maisonneuve, on n'en ferait pas une obligation, le lendemain matin, un fort groupe parmi ceux-là, en contrepartie, devant l'habitude qu'ils ont acquise, de le porter, apporteraient d'autres doléances. Je ne pense pas avoir souvent rencontré des môtards, ou des motocyclistes qui, comme premier geste à poser avant de démarrer, ne font pas le nécessaire pour bien fixer le casque que la loi les oblige à porter.

Tantôt, le directeur du Bureau des véhicules automobiles parlait de l'autre philosophie développée par le député de Maisonneuve, disant que ces gens risquaient principalement leur propre vie, mais, tel que l'a mentionné M. Laflamme, il est indiscutable que les coûts sociaux sont peut-être moindres parce que, souventefois, ils se blessent ou ils vont trouver la mort eux-mêmes sans causer aucun autre dommage à la société. Mais, souventefois, ils restent impotents de longs mois, pour ne pas dire leur vie durant. Alors ce ne sont pas les polices d'assurance qui les protègent, mais la collectivité qui également subit le contrecoup de tels accidents.

Il ne faut quand même pas aller très loin dans chacune de nos circonscriptions pour constater... J'ai eu moi-même, en septembre dernier, le fils d'un de mes amis qui a trouvé une mort assez affreuse dans un accident, pourtant, où la vitesse était très réduite, en période de pluie diluvienne, alors qu'il circulait à quelques milles à l'heure — peut-être quinze ou vingt milles à l'heure — mais il avait eu l'imprudence de ne pas porter son casque protecteur et en arrivant dans un trou provoqué par la pluie diluvienne, il a perdu le contrôle et est allé donner contre un poteau de clôture.

Immédiatement, il a eu une fracture de la boîte crânienne et est mort instantanément. Je ne voudrais pas affirmer que s'il avait porté son casque, une autre partie du corps n'aurait peut-être pas été blessée lamentablement, mais il ressort que sauf sur la boîte crânienne, aucune autre blessure, même superficielle, n'apparaissait. La mort a été instantanée.

Je suis bien prêt à faire en sorte que nos fonctionnaires vérifient de nouveau auprès des manufacturiers, en consultation avec d'autres provinces, le type de fabrication d'un casque protecteur. Je conviens qu'en période estivale, il peut être difficile à porter, il amène peut-être une certaine buée sur les lunettes que portent les conducteurs,

les motocyclistes; mais si cette fabrication, pour éviter les inconvénients de la chaleur, le casque doit être tellement décomposé qu'il est facile à porter, mais qu'il ne donne plus la protection à la boîte crânienne que les règlements actuels permettent de donner, je pense qu'on se retrouvera également devant d'autres situations déplorables.

A présent, il y a peut-être le phénomène de la température aussi qui a permis que des États américains, plusieurs connaissant des températures pas mal plus élevées que connaît le Québec, ont été amenés à penser que certaines contraintes inacceptables ont lésé la liberté de choix. Au Québec, à moins de quelques jours par été, je ne pense pas que les températures que l'on connaît soient analogues à ce qu'on rencontre là-bas et que cela apporte les mêmes inconvénients.

De toute façon, étant donné que les deux côtés de ceux qui sont appelés à les porter, il y a des opinions complètement disparates et que ce ne pourrait être une décision prise à la légère, je n'annonce absolument rien de nouveau dans les obligations qui sont actuellement faites à ceux qui conduisent ces véhicules. Mais il n'y aura pas de changement à moins qu'il ne soit prouvé avec le moins de doute possible que ces gens qui subissent certains inconvénients, ne subiraient pas des dommages beaucoup plus graves si on ne protégeait pas leur tête par la réglementation qui est faite, que la plupart d'ailleurs acceptent assez bien, et que d'autres par contre contestent pour des raisons qui peuvent être plausibles et qui peuvent apporter peut-être... le casque peut être à l'origine de certains accidents. Je pense que si on faisait la contrepartie, à savoir combien d'accidents n'ont pas été aussi graves que prévus parce qu'il y a une partie du corps importante qui était quand même protégée... Je voudrais bien que mes fonctionnaires revoient l'argumentation qui a été apportée par le député de Maisonneuve et par ceux qui lui avaient fait ces doléances. Ultérieurement, on pourra quand même évaluer la situation, afin de se rendre compte si la réglementation aussi bien pensée qu'elle ait été faite puisse nous permettre, non pas peut-être enlever l'obligation, mais d'apporter quelques modifications qui rendraient le port du casque peut-être plus fonctionnel.

Le Président (M. Gratton): L'honorable député de Nicolet-Yamaska.

M. Faucher: Seulement quelques mots pour renforcer les arguments qui ont été dits. C'est parce que j'ai eu connaissance de deux accidents mortels et on a prouvé que si les motocyclistes avaient porté leur casque ils ne seraient pas morts.

Des motocyclistes s'en allaient sur la route, c'est arrivé dernièrement, et un bout de pneu qui traînait les a atteints en pleine figure. S'ils n'avaient pas eu de casque, je pense que cela aurait été dur. Ensuite, il y a les oiseaux qui les frappent dans la figure. Il y a aussi la pression, quand ils rencontrent un camion, qui est tellement forte que c'est très dangereux de perdre la maîtrise du

volant, de nuire à une auto et de provoquer un accident. Naturellement, pour ce qui est de l'argument de liberté, certes, il a sa liberté, mais il peut enlever la liberté de l'autre et causer un accident. Il ne faut pas oublier cela non plus. C'est la même chose pour la ceinture de sécurité. Si un type n'a pas sa ceinture de sécurité, s'il est étourdi, il peut causer un accident. L'argument de la liberté, j'y crois donc un peu, mais pas trop. Pour la chaleur, cela peut se corriger. Comme on disait tout à l'heure, cela dépend du climat où on vit. La question du bruit a été expliquée. Dans les accidents dont j'ai eu connaissance et qui ont été mortels, je suis convaincu que si le type avait eu son casque, cela ne se serait pas produit. Ce sont les quelques mots que j'avais à dire.

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

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, je pense qu'il y a au moins un point sur lequel tous les membres de la commission sont d'accord, c'est qu'il y a chez les "motards" autant de gens honnêtes que dans les autres groupes de la société et qu'ils doivent être traités comme des citoyens à part entière.

M. Mailloux: Je suis parfaitement d'accord.

M. Bédard (Chicoutimi): Je n'ai pas l'intention, M. le Président, de reprendre un par un les arguments du député de Maisonneuve à la lumière des réponses apportées par le ministère. Il y a peut-être une question que j'aimerais... Cela ne sert à rien de reprendre toute cette argumentation. Je pense qu'elle a été assez élaborée tant d'un côté que de l'autre, il s'agit de partir de ces arguments, des points soulevés et de se faire une idée dans un sens ou dans l'autre. Ceux qui ont à prendre des décisions ont quand même un tableau assez clair des avantages et des inconvénients. Le directeur du BVA a mentionné qu'il y avait à juste titre des gens favorables au port du casque comme il y en a qui sont contre. J'aimerais savoir s'il a eu un sondage ou des représentations de ceux qui ont à porter le casque, des motards eux-mêmes, sur l'opportunité de se voir imposer le port du casque ou encore, lorsqu'il nous dit qu'il y a une sorte de prépondérance en faveur du port du casque, si c'est à partir plutôt de certaines associations autres que des associations de motards.

M. Mailloux: Evidemment, on a plus tendance à recevoir des représentations des gens qui sont contre quelque chose que de ceux qui sont favorables à quelque chose et, par habitude, on finit par déduire que ceux qui ne disent rien consentent.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce n'est pas toujours vrai.

M. Mailloux: On finit par considérer la quan-

tité de représentations défavorables comme étant un pourcentage de ceux qui sont défavorables et tous les autres comme ceux qui sont favorables. Ce préambule étant fait, nous avons reçu des représentations uniquement de cette organisation qui s'appelle "Anti Helmet Law Association". Nous avons reçu des représentations d'autres associations de personnes qui sont préoccupées par la motoneige et la motocyclette. Dans mon esprit et dans le règlement, d'ailleurs, les deux questions sont liées, le motoneigiste et le motocycliste. C'est à partir des contacts que nous avons eus avec les diverses associations de motoneigistes comme de motocyclistes que nous concluons que la prépondérance est du côté du port du casque plutôt que contre le port du casque.

M. Bédard (Chicoutimi): Vous partez du point d'assimilation des motoneigistes avec ceux qui conduisent la moto?

M. Mailloux: On part du fait que le casque, étant imposé à la fois aux motocyclistes et aux motoneigistes, s'il était nuisible — parce que les arguments qu'on avance à rencontre du port du casque valent aussi bien pour le motoneigiste que pour le motocycliste — ...

M. Bédard (Chicoutimi): Sauf peut-être à un point où je pense que cela doit être différent, c'est quant à la surdité. Vous nous avez donné un exemple tout à l'heure...

M. Mailloux: Avec les Inuit...

M. Bédard (Chicoutimi): Chez les Inuit, où le taux de surdité était plus élevé.

M. Mailloux: Oui.

M. Bédard (Chicoutimi): Il faut quand même tenir compte que, sur une motoneige, le moteur est en avant; les effets sont bien différents sur le conducteur, qu'une motocyclette où le moteur est sous lui.

M. Mailloux: Ils font du bruit tous les deux.

M. Bédard (Chicoutimi): Ce n'est peut-être pas semblable...

M. Mailloux: Je ne pense pas que le motocycliste dépasse la vitesse du son.

M. Bédard (Chicoutimi): Non, mais sans dépasser la vitesse du son, au niveau de l'intensité du son, il reste quand même que la situation du moteur, sans partir une longue discussion là-dessus, peut amener des conséquences qui peuvent ne pas être les mêmes dans un cas ou dans l'autre.

M. Mailloux: On part du fait que les situations sont un peu comparables. Non pas similaires, mais comparables. Sur la visière du casque, il peut

se faire de la gelée, il peut se faire de la buée, il peut y avoir de la neige et tout cela. On peut trouver des inconvénients dans les deux situations, mais le sens de la réponse à la question qui était posée est le suivant.

Si on a maintenu l'obligation du port du casque, c'est qu'en fait, les personnes qui nous ont demandé d'enlever l'obligation du port du casque sont en infime minorité...

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que vous ne croyez pas qu'avant d'imposer une telle réglementation, il y aurait avantage à procéder à un certain sondage chez ceux qui conduisent la moto?

M. Mailloux: La réglementation est imposée depuis avril 1973; elle est déjà...

M. Bédard (Chicoutimi): Je veux dire, par rapport à ceux qui voudraient voir disparaître cette réglementation existante. Avant de la continuer, est-ce que, comme dans le cas des motoneigistes, ce ne serait pas bête de savoir ce que les usagers de la moto pensent véritablement sur la question?

M. Mailloux: En fait, l'étape qu'on devrait franchir à ce moment-ci, c'est qu'il existe, au Bureau des véhicules, un service qui s'appelle le service d'étude en sécurité routière. On peut confier, à ce service d'étude en sécurité routière, la question d'analyser l'impact du port du casque aux motoneigistes et aux motocyclistes, depuis que l'obligation existe et, à la lumière du résultat de cette étude, de rendre une décision.

M. Mercier: M. le Président, est-ce que le directeur du Bureau des véhicules ne pourrait pas nous dire s'il y a eu consultation également, dans le temps, avec les motocyclistes de la Sûreté du Québec, qui ont vécu des expériences avec des clubs de motocyclistes?

M. Mailloux: Oui, d'ailleurs, il y avait des policiers éducateurs avec des groupes de motocyclistes qui étaient parmi ceux qui mettaient de l'avant l'idée de l'imposition du port du casque aux motocyclistes.

Le Président (M. Gratton): Est-ce que cela termine la discussion sur le port du casque? Si oui, nous pouvons revenir au programme 7: Transports maritime et aérien

M. Bédard (Chicoutimi): Je pense qu'on a pas mal étudié l'affaire.

Transport maritime

M. Mailloux: M. le Président, tantôt, le député de Chicoutimi avait posé une question relativement à l'installation portuaire de l'île aux Coudres. Les réponses que je pourrais donner sont les suivantes: En fait, le gouvernement fédéral, devant le bris du débarcadère de l'île aux Coudres, a consenti, en période automnale, à construire un

nouveau débarcadère à l'est du quai actuel, tout à côté, un débarcadère qui n'est pas encore livré, mais qui le sera dans les prochains jours.

Ceci a obligé le ministère des Transports qui doit assurer le service entre les deux rives du Saint-Laurent, de Saint-Joseph-de-la-Rive à l'île aux Coudres, à trouver des moyens de fortune pour permettre aux camions lourds de pouvoir traverser à l'île aux Coudres.

L'on sait la défense formelle qu'avait faite le gouvernement fédéral, le ministère des Travaux publics, au moment où est arrivé le bris du ponton de Tadoussac, le même phénomène à l'île aux Coudres et le même phénomène qu'on retrouve aujourd'hui au ponton de l'île aux Grues; il ne permet pas à des camions dont la pesanteur, camion et charge, dépasserait 10 000 livres de circuler sur ces débarcadères. En quelques mots, cela veut dire qu'aucun camion de cinq tonnes, sept tonnes et plus, même allège, ne pouvait circuler avec de la marchandise à bord.

On a fait plusieurs démarches. On a consulté la population de l'île aux Coudres. Une demande avait été faite par les insulaires pour que, vu la fin du contrat de la desserte de la Basse-Côte-Nord, pour laquelle on avait nolisé, on avait loué un aéroglisseur de Bell Aero Space, on prolonge l'entente de la Basse-Côte-Nord aux mêmes conditions, pour quelques semaines, afin de transporter les camions d'une rive à l'autre et non pas les passagers.

On a vu un passager, tel le président du Parti québécois, M. Lévesque, essayer le véhicule, faire la traversée avec les maires de l'endroit, expérience que j'avais connue moi-même, ici, à Québec, entre l'Anse-aux-Foulons et le pont de Québec, pour connaître l'utilité d'un tel véhicule. Mais il ressort qu'après quelques semaines d'activités, des camions chargés de tourbe principalement ou de marchandise étaient transportés d'une rive à l'autre, mais on remarquait que les conducteurs de camions ne voulaient même pas embarquer dans l'aéroglisseur. Ils craignaient pour leur vie. Ils faisaient la navette, par la traverse, pour aller rejoindre l'aéroglisseur de l'autre côté. Cela apportait un bruit infernal à deux municipalités qui sont environ à deux milles de distance. L'on sait que, si un aéroglisseur peut desservir assez facilement la Basse-Côte-Nord, alors que les agglomérations ou les localités sont à très longues distances, entre deux rives qui sont à deux milles de distance, point n'est besoin de vous dire que, pour ceux qui étaient couchés dans un hôtel, à un mille de distance, il n'y avait pas de repos possible après 6 heures du matin.

C'est devenu presque infernal pour tous ceux qui résidaient sur les deux rives du Saint-Laurent. On a réévalué, devant ces phénomènes, la possibilité de faire le calcul entre les coûts supplémentaires que cela entraînerait, au ministère, pour payer la différence entre une charge normale sur un camion régulier et un camion "pick-up" qui, forcément, prend moins de charge, et on a consenti à payer aux insulaires et à ceux qui avaient des matières à faire transporter la différence du coût. On

s'est aperçu qu'au lieu de payer \$100 000 pour un aéroglisseur qui ne rendait pas tous les services qu'on espérait, pour environ \$20 000 ou \$22 000 par mois, en payant la différence des coûts de transport, on pouvait, sur la traverse, avec des camions légers, satisfaire les gens. C'est ce qu'on a fait depuis ce temps, jusqu'à cette semaine, où peut-être le nouveau débarcadère sera en place.

Je n'ai pas les chiffres approximatifs à la mémoire, mais je pense que le premier mois de fonctionnement, tel le contrat de la Basse-Côte-Nord, avait pu coûter environ \$100 000 pour la location, alors que, depuis ce temps, on paie environ \$20 000 ou \$25 000, suivant l'importance de la circulation, pour la différence dont on assume la responsabilité.

M. Bédard (Chicoutimi): Il y avait un plan d'expropriation du service de traversiers au profit de la Société des traversiers du Québec qui incluait la traverse de l'île aux Coudres. Quand cette prise en charge sera-t-elle effectuée? Le ministre serait-il en mesure de nous dire quelle somme est impliquée?

Quels traversiers la société des traversiers du Québec prévoit-elle utiliser et à quelle date tout cela pourrait être en vigueur?

M. Mailloux: Les procédures de prise en charge par la Société d'Etat sont amorcées déjà depuis l'automne dernier. Il y a eu quelques rencontres entre la Cartier Navigation et les fonctionnaires du ministère. Les montants en cause ne sont pas tellement élevés, puisque les navires qui serviront à l'île aux Coudres sont des navires qui appartiennent en totalité au gouvernement. Jeudi matin, le Trois-Rivières reprendra son service. En période hivernale, il arrive que, pour les inspections du Trois-Rivières ou autrement, on doive y envoyer le Radisson, qui appartient également au gouvernement. Le seul navire qui appartenait à la Cartier Navigation était la Marjolaine. Celui-ci fait actuellement le service depuis le bris des deux navires mentionnés tantôt, mais il appartient maintenant au gouvernement, qui s'en est porté acquéreur pour un montant de \$50 000 en 1975. Ce navire est affecté présentement ou sera affecté en période d'été, comme il l'a été l'an passé, à la navette entre l'île aux Grues et Montmagny.

Alors, les montants en cause sont minimes; la première offre du gouvernement était de quelques dizaines de milliers de dollars pour quelques actifs peu importants et peut-être le manque à gagner. La note demandée par la Cartier Navigation est plus élevée, quelque \$100 000, si ma mémoire m'est fidèle.

M. Bédard (Chicoutimi): Pas plus que cela.

M. Mailloux: Non, cela peut varier entre les quelque \$30 000 qu'offre le ministère et les \$100 000 ou \$150 000 qu'elle demanderait, mais c'est simplement pour la perte de revenu possible que subirait la compagnie qui détient un permis. Aussitôt que la négociation sera terminée, c'est la

Société d'Etat qui en prendra la responsabilité entière.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant le problème de la traverse "aux îles", autrement dit la traverse des Iles-de-la-Madeleine, est-ce qu'on pourrait savoir les projets du ministère, relativement à l'augmentation de la capacité des traversiers reliant les îles à la terre ferme? Où en sont, à l'heure actuelle, les études en vue d'améliorer la qualité de ce service? Est-ce que le ministère a fait faire des études sur la possibilité d'établir un lien maritime rapide peut-être du genre aéroglisseur, étant donné que les rives sont pas mal plus éloignées entre le Québec et les Iles-de-la-Madeleine?

M. Mailloux: Je dois dire que nous n'avons pas entrepris d'études qui permettraient de conclure qu'un aéroglisseur devrait desservir plus rapidement les Iles-de-la-Madeleine vers la terre ferme, la Gaspésie. Si aucune étude n'a été entreprise, c'est qu'on doit quand même constater que les coûts prohibitifs des aéroglisseurs ne permettent pas toutes les possibilités financières qu'on retrouve à l'intérieur de notre budget. Ce sont des coûts passablement élevés qui sont entraînés par la manutention, par la mise en place de tels services d'aéroglisseurs, des équipes très spécialisées, où les salaires sont élevés, où les problèmes techniques se succèdent sans arrêt. Je conviens qu'il y a des aéroglisseurs sur la Manche depuis quelques années, mais avec une circulation extrêmement importante et peut-être sur une distance plus courte.

Il y a eu récemment une demande d'amélioration du service qui avait été proposée par le gouvernement fédéral, mais nous n'y avons pas souscrit pour la raison suivante: Un groupe de Québec, je pense que c'est un avocat, je n'ai pas le nom en mémoire, qui est dans le secteur maritime également, pas celui... Duval, je pense, qui est rattaché au problème maritime, qui possède, je pense, quelques navires, avait réussi à obtenir du gouvernement fédéral après des négociations, la possibilité d'ajouter un navire qui irait vers le Cap-Breton.

Le gouvernement fédéral s'engageait annuellement à payer une subvention—je peux me tromper dans les chiffres, mais ce ne sera pas un gros pourcentage—de \$800 000 et on demandait \$200 000 au gouvernement du Québec et \$100 000 étaient payés par la province de l'Île-du-Prince-Édouard.

Nous avons refusé de contribuer à une telle mise en place d'un service supplémentaire, parce que, dans notre esprit, cela aurait peut-être amélioré le service, mais cela aurait drainé le transport vers une province voisine et je ne pense pas que je doive souscrire à une politique qui ne favorise pas les intérêts du Québec.

Nonobstant ce que pouvaient penser le gouvernement fédéral et l'Île-du-Prince-Édouard, nous n'avons pas voulu souscrire à une telle mise en place de nouveaux services supplémentaires. Je dois ajouter que c'est mon intention, en période

d'été, de faire quand même une analyse assez sérieuse des problèmes de traversiers aux Iles-de-la-Madeleine, parce que plusieurs anomalies sont constatées dans les compagnies qui donnent le service actuellement. Je retrouve des anomalies qui m'obligeront à faire une revue d'ensemble des subventions qui leur sont accordées, de la façon dont les dépenses sont comptabilisées, parce que la compagnie qui dessert, en même temps a des transports par camions sur la terre ferme. Je me demande s'il n'y a pas une autre compagnie qui fournit d'autres choses, il semble qu'il y a passablement de mélange. Cela mériterait d'être vérifié par le vérificateur et par une enquête plus approfondie sur l'ensemble des coûts qu'on nous donne, mais sur lequel on n'a pas toute la vérification qu'on voudrait.

Dans les mois qui vont suivre, aussitôt que mes fonctionnaires seront un peu plus disponibles, nous allons compléter une étude, demandée d'ailleurs par le député des Iles-de-la-Madeleine, qui également constate certaines anomalies.

M. Bédard (Chicoutimi): Pour un lien plus rapide, plus efficace.

M. Mailloux: Un lien plus rapide, et d'abord voir le lien actuel. Pourquoi ne donne-t-il pas tous les services qu'on espérerait en retirer? Voir de quelle façon son administration se fait et en même voir de quelle façon on pourrait l'améliorer.

S'il y avait une décision favorable, relativement à certaines richesses naturelles qui sont là-bas, sur lesquelles SOQUEM travaille actuellement, on pourrait peut-être changer quelque peu la facette du problème.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, toujours au programme 7, élément 2, concernant le traversier-rail COGEMA, sur lequel il y a eu une discussion qui a quand même été assez longue en commission parlementaire, le ministre peut-il nous dire où en est rendu le dossier? Quand prévoit-il le début du service? Pourrait-il nous dire ce à quoi il s'attend en termes de régularité de service?

M. Mailloux: La date la plus optimiste possible pour la mise en place d'un service de traversier-rail là-bas pourrait être la fin de l'année 1977, si nous ne rencontrons aucun inconvénient majeur, la fin de l'année 1977, éventuellement.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant les taux et tarifs dont il avait été question amplement en commission parlementaire et à la suite de plusieurs questions qui ont été posées à l'Assemblée nationale, y a-t-il des politiques établies?

M. Mailloux: Il y a deux problèmes d'abord avec lesquels on semble assez mêlés dans les critiques qui sont apportées. On se rappellera que j'avais pris des précautions assez importantes dans le projet de loi de la société portuaire, par lequel le lieutenant-gouverneur en conseil pourrait fixer des taux de quaiage par le pouvoir du lieutenant-gouverneur en conseil.

La grande critique qui a toujours été formulée par les compagnies de navigation de même que par les routiers est que cela sera un service dont les quais seront construits par les gouvernements et pour lesquels, par la suite, devant des déficits importants, par le biais des subventions, on concurrencera et les caboteurs et les routiers. Dans mon esprit, et dans toutes les directives que j'avais données à mes officiers supérieurs, on avait d'abord mis les prescriptions à la Loi des installations portuaires pour qu'un taux normal soit d'abord exigé comme quaiage, taux suffisant pour que les installations puissent vivre par elles-mêmes par la suite et il appartiendra à la Commission des transports, au moment de la mise en service... Il appartiendra à COGEMA de se présenter devant la Commission des transports qui, elle, devra fixer des tarifs susceptibles d'amener le service à rentabilité, mais cela ne sera pas la décision sur cette facette du problème du ministre des Transports ou du lieutenant-gouverneur en conseil. Cela sera la Commission des transports qui, après l'étude du dossier, du tonnage à transporter, fixera un tarif pour le passage d'une rive à l'autre. Seulement à ce moment.

M. Bédard (Chicoutimi): Le ministre est-il en mesure de nous dire quelle est la participation définitive des compagnies ferroviaires à COGEMA?

M. Mailloux: Dans les installations portuaires, la Compagnie des chemins de fer nationaux versera un montant de \$1 million alors que le gouvernement fédéral verse \$2 millions; le gouvernement provincial, \$2 millions; le Canadien National, \$1 million et les municipalités de Hauterive et de Baie-Comeau, \$500,000. Ce ne seront pas les \$10 millions ou les \$15 millions dont on a parlé récemment.

M. Bédard (Chicoutimi): Le ministre est-il en mesure de nous dire les répercussions de l'entrée en service du traversier-rail sur le transport des marchandises transitant par Pointe-au-Pic?

M. Mailloux: Sur les doléances qui ont été apportées par les débardeurs de Pointe-au-Pic, je pense que j'ai toujours accepté, confessé, qu'au moment où un traversier-rail serait mis en service entre les deux rives du Saint-Laurent, pour répondre aux vœux — qu'on me comprenne bien — et de la rive nord et de la rive sud, suite aux études qu'avait faites l'OPDQ, je pense que c'était le moyen le plus court pour un réseau ferroviaire qui pourrait être mis en place sur la Côte-Nord.

J'avais dit à ce moment, et comme député de Charlevoix, je voyais venir des difficultés pour les caboteurs qui, pour plusieurs, sont encore dans Charlevoix...

Ce que je comprenais mal, par contre, c'est qu'au moment où la compagnie qui oeuvre principalement à Pointe-au-Pic, se plaignait amèrement du trafic qu'elle pourrait perdre au lieu de s'associer avec d'autres caboteurs — J'avais déjà fait référence à ce phénomène — n'avait pas jugé bon de faire une coopérative ou une association de

caboteurs et de remplacer COGEMA qui ne serait pas venue au monde.

Je pense qu'il aurait appartenu, à ce moment, à des caboteurs de faire ce service. Plutôt que d'agir de la sorte, l'on se rappellera que trois demandes furent déposées devant la Commission des transports, celle qui concerne les activités de Pointe-au-Pic, les agences maritimes et la demande de COGEMA et ce n'est qu'au moment où la Commission des transports, peut-être en raison de l'appui apporté par les deux rives du Saint-Laurent, l'ensemble des municipalités, les Chambres de commerce et même des partis politiques, que cela soit le parti de l'Opposition et le Parti libéral... je pense que tout le monde a été d'accord que l'on pourrait rejoindre les deux rives assez facilement et que cela rejoignait la préoccupation de l'ensemble du développement de l'est du Québec, principalement.

Alors, j'ai fait reproche, à ce moment, aux compagnies qui aujourd'hui, blâment peut-être de perdre un peu de trafic, de n'avoir pas eu ces préoccupations au moment où, si elles avaient obtenu, chaque compagnie, le service de traversiers... à ce moment, on ne parlait pas de perte d'emplois, mais on cherchait à régler le sort d'une compagnie. On ne l'a pas fait. On a laissé passer COGEMA. Il y avait, indiscutablement, une perte de trafic pour Pointe-au-Pic comme il y aura, éventuellement, une perte de trafic peut-être pour certaines marchandises manutentionnées à Québec ou pour des routiers également.

Mais avant de dramatiser, il faudrait se rappeler...

M. Bédard (Chicoutimi): Quand vous dites une perte d'emplois pour des travailleurs du port, étant donné que cela va passer au niveau du traversier-rail, est-ce que cela peut être imposant?

M. Mailloux: S'il y a 10 000 tonnes de marchandises de moins qui viennent vers Pointe-au-Pic ou 25 000 tonnes, cela peut signifier une perte d'emploi pour sept, huit ou dix débardeurs. Je ne connais pas cela à la lettre, parce qu'il ressort que, chaque fois qu'il y a un volume à transporter, pour une matière qui n'est plus transportée, parfois il y a une autre matière qui vient la remplacer. C'est une évolution normale. Je me voyais mal placé comme ministre des Transports, parce que député de Charlevoix, pour venir dire: C'est bien de valeur, le développement des deux rives du Saint-Laurent, on le met de côté parce que cela peut faire perdre dix emplois aux débardeurs de Pointe-au-Pic et enlever quelques profits éventuels à une compagnie privée, qui était la compagnie de là-bas.

Il y a un autre phénomène qu'on ne se rappelle pas, semble-t-il, à ce moment-ci, c'est que le ministre des Transports était pris devant une autre option également. Au moment où des compagnies dont on parlait tantôt se présentaient devant la Commission des transports pour obtenir pour elles, pour chacune d'elles, le permis, au même moment, une compagnie qu'on appelle Incan Ship, sans se soucier d'un

permis fédéral, sans se soucier d'un permis provincial, de la Commission des transports du Québec, nonobstant toute autre considération, décidait qu'elle, elle n'irait pas devant la Commission des transports du Québec, n'irait pas à la Commission fédérale des transports; elle organisait son propre service pour un contrat de 350 000 tonnes qu'elle avait obtenu de QNS. On se rappellera également ce phénomène. C'est tellement visible qu'il y a ici une installation portuaire qui a coûté \$1 million et qui a été construite pour Incan Ship pour la mise en marche de ce service de traversier, pour respecter les clauses du contrat de 350 000 tonnes de papier vers Québec. Quand on nous dit également que le port de Pointe-au-Pic ou ailleurs perdra le tonnage du papier, j'affirme ici que jamais une des 350 000 tonnes qui sera transportée par la rive sud du Saint-Laurent n'est venue par Pointe-au-Pic ou ailleurs parce que la totalité de la production de QNS est de 550 000. C'est à même les 200 000 tonnes qui ne sont pas au contrat que cela pourrait être dirigé sur des pays européens par des bateaux qui font la navette sur l'océan, par des "canal boats" ou par des bateaux qui pourraient rejoindre le port de Pointe-au-Pic ou le port de Québec mais, dans les 200 000 tonnes qui ne sont pas incluses au contrat. Si on ajoute à cela le phénomène qu'il est possible que, dans Baie-Comeau, un moulin de bois de sciage vienne ajouter 100 000 tonnes de bois de sciage à transporter, qu'on regarde la capacité d'un traversier-rail qui devra d'abord transporter 350 000 tonnes qui n'étaient pas transportées sur Pointe-au-Pic ou ailleurs, mais qui étaient transportées par des "canal boats" et qu'on ajoute les 100 000 tonnes qui éventuellement viendraient d'un moulin de bois de sciage là-bas, on a déjà équipé à presque 90% un traversier-rail entre Matane et Godbout. Le tort que cela peut entraîner pour d'autres compagnies de navigation n'est quand même pas aussi important qu'on veut le prétendre. A présent, Incan Ship pouvait, sans que je n'y puisse quoi que ce soit, non pas pour faire du transport pour d'autres, mais à son propre compte, prendre son bateau, le transférer à QNS et, à son propre compte, le même qu'un marchand de Chicoutimi peut se présenter demain matin à la Commission des transports et avoir pour son propre compte un permis ipso facto, la même chose pour Incan Ship, en transférant son bateau à QNS comme propriétaire, pouvait transporter vers Québec les 350 000 tonnes de papier et toute autre marchandise qui appartenait à QNS, dans un sens ou dans l'autre, sans qu'aucun des gouvernements et qu'aucune des Commissions des transports, québécoise ou fédérale, puisse apporter la moindre doléance. Quand je dis en Chambre que je protesterais advenant qu'on transporte certaines marchandises n'appartenant pas à QNS, c'est si la compagnie Incan Ship transportait d'autres marchandises que celles appartenant à la compagnie qui serait propriétaire du bateau. Je pense que c'est en quelques mots la situation. Si le ministre des Transports n'avait pas accepté d'entériner la décision

de l'Office de planification et le voeu exprimé par tous les partis en Chambre, on se serait retrouvé devant un transport fait contre nature vers Québec.

M. Bédard (Chicoutimi): Remarquez que si on a posé ces questions, ce n'est pas qu'on est contre le projet comme tel, mais c'est...

M. Mailloux: D'ailleurs c'est...

M. Bédard (Chicoutimi): A la suite de certaines demandes qui ont été faites par des travailleurs de...

M. Mailloux: D'ailleurs, c'est ce qui m'avait un peu estomaqué.

M. Bédard (Chicoutimi): ... port de Pointe-au-Pic qui étaient en droit de s'inquiéter.

M. Mailloux: J'en avais parlé avec mon collègue de Saguenay qui, forcément, a été...

M. Bédard (Chicoutimi): Et qui était au dossier à ce moment-là.

M. Mailloux: ...était dans le dossier du premier au dernier mot parce que, pour chacun des gestes qu'on a posés, pour chacune des étapes qu'on a eu à franchir, en tout temps, j'ai toujours consulté les députés, celui de Matane et celui de Saguenay, sur le phénomène de relier les deux rives du Saint-Laurent. L'autre jour, quand j'ai vu un commentaire dans les journaux disant que cela allait être présenté au représentant du Parti québécois là-bas, je me suis dit en moi-même ceci: Il n'a pas consulté Québec parce qu'à ce moment-là, il saurait pertinemment que les gens de l'Opposition ont été consultés et ont appuyé le projet de relier les deux rives du Saint-Laurent. Ce n'est pas un problème politique, c'est un problème...

M. Bédard (Chicoutimi): Mais, indépendamment des opinions de l'Opposition, comme cela arrive de la part des députés au pouvoir, on est là quand même pour acheminer certaines préoccupations que peuvent avoir des groupes d'individus; dans le cas présent, des groupes de travailleurs de Pointe-au-Pic s'interrogeaient sur les conséquences de la mise en application du projet.

M. Mailloux: Je n'ai jamais nié que cela apporterait certaines contraintes et certaines pertes de marchés éventuels pour le port de Pointe-au-Pic ou le port de Québec et j'ai toujours dit que ce seraient les caboteurs et peut-être les routiers qui auraient le contrecoup d'un moyen de transport qui permettrait peut-être aux comtés de Saguenay et de Duplessis d'avoir des prix compétitifs qu'ils n'ont pas actuellement.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que des études ont été faites ou si le ministère entend faire des études qui seraient de nature à permettre que

certains transports de marchandise puissent être orientés vers Pointe-au-Pic, de telle façon qu'enfin de compte, l'activité de ce port ne soit pas de nature à diminuer?

M. Mailloux: Comme ancien marin, même si tout le monde ne sera pas d'accord, le port de Pointe-au-Pic demeure, le plus près du centre du Québec, le port d'hiver le plus naturel qu'on puisse trouver puisqu'il n'y a aucune glace qui, douze mois par année, vienne obstruer l'arrivée de ce port, alors qu'ici même, à Québec, quoiqu'on veuille faire du port de Québec un port douze mois par année, de l'île aux Coudres vers Québec, cela prend, en période hivernale, des brise-glaces pour libérer le fleuve, tandis que le port de Pointe-au-Pic est à l'eau claire douze mois par année. Il restera toujours des compagnies, des expéditeurs ou des receveurs qui voudront se servir d'un port qui, douze mois par année, mais principalement en période hivernale... Ce n'est pas tellement en période d'été, mais c'est en période hivernale qu'on s'en sert normalement pour des expéditions difficiles dans d'autres points du Québec. Je remarque que, dans les meilleurs hivers qu'a connus Pointe-au-Pic, c'est au moment où il y a eu des grèves importantes dans les ports de Québec ou Montréal, dans les ports, au moment où les glaces sont venues dans un tel état sur le Saint-Laurent que ce n'était à peu près pas navigable; les compagnies de chemin de fer se sont dirigées vers Pointe-au-Pic parce qu'on savait qu'à ce moment-là, pour le peu d'espace qu'il y a dans les installations portuaires, on pouvait expédier en tout temps de l'année. Je pense qu'il restera quand même une clientèle assez valable, ce que je souhaite ardemment d'ailleurs. Cela, c'est pour Pointe-au-Pic.

Pour les caboteurs qui subiront sûrement un coup, quand même, d'autres marchandises pourraient être ajoutées à celles que transporterait principalement le traversier-rail. Si on avait l'occasion de développer les richesses naturelles dont on parlait tantôt aux Iles-de-la-Madeleine, lors de la commission, je pense qu'on a indiqué de quelle façon les caboteurs devraient se regrouper pour monopoliser, à des conditions acceptables aux deux parties, tout ce transport qui serait quand même de plusieurs millions de tonnes par année et qui donnerait peut-être un essor nouveau à tous les caboteurs du Québec. Ce serait peut-être le coup de barre dont ils auraient besoin. Je souhaite ardemment que cela se réalise aux Iles-de-la-Madeleine. Ce serait, je pense, le moment opportun pour les sortir du marasme dans lequel ces gens vivent actuellement.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant la sécurité sur les traversiers. En septembre dernier et encore tout récemment, certains citoyens faisaient parvenir des plaintes formelles au ministère relativement à l'absence ou à l'insuffisance des équipements de sauvetage sur au moins deux traversiers opérant au Québec, à savoir les traversiers Le Saguenay et Le Charlevoix et ce, en contravention de certains règlements. Est-ce que le ministre

a tenu une enquête pour vérifier ces allégations? Si enquête il y a eu, est-ce qu'il y a des correctifs qui ont été apportés et est-ce que la situation a été jugée irrégulière?

M. Mailloux: Je sais qu'une enquête par nos fonctionnaires est en cours et l'enquête se rend plus loin que la plainte dont on parle actuellement. Cela rejoint d'autres équipements qui semblent faire défaut sur d'autres navires. Je ne voudrais pas ajouter quoi que ce soit qui ne regarde pas la sécurité publique, qui regarde les pièces qui devraient être en place et qui ne le sont pas.

M. Bédard (Chicoutimi): Alors, sur les faits mêmes rapportés, la vérification a été faite?

M. Mailloux: Elle a été faite, mais je n'ai pas eu le rapport final sur les corrections qui ont pu être apportées. Je pourrai m'en informer dans les prochains jours et en parler au député de Chicoutimi aussitôt que j'aurai vu le rapport.

M. Bédard (Chicoutimi): Sur le Saguenay et à Charlevoix.

M. Mailloux: D'accord, c'en est deux à Baie-Sainte-Catherine.

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant la propriété des quais situés au Québec, d'après des informations que le ministre lui-même aurait demandées et une étude que le ministre aurait fait faire au coût de \$125 000 ou \$150 000, sur le sujet que je viens de mentionner, à savoir à qui appartiennent les quais et autres ouvrages analogues de Québec à Gaspé, sur la côte gaspésienne, est-ce que cette étude a vraiment été faite? Est-ce qu'elle est terminée? Et est-ce qu'elle sera rendue publique?

M. Mailloux: Cela me fait rappeler une lettre ouverte que je voyais de quelqu'un qui a écrit dans un journal de mon comté, qui se demandait si j'étais allé discuter avec mon homologue à Ottawa, sur l'appartenance, sur la propriété des quais.

Je pense qu'on peut vite démêler la propriété des quais, parce qu'il y a deux seuls quais qui, à ma connaissance, appartiennent actuellement essentiellement au gouvernement du Québec. Ce sont les deux quais construits ici, qui servent aux traversiers de Québec-Lévis. Ce sont les deux seuls qui sont essentiellement provinciaux.

Dans la discussion que nous avons avec le gouvernement fédéral, qui se poursuit depuis deux ans, nous voulons nous porter acquéreurs des quais desservant des traverses provinciales. On trouve anormal qu'on ait la responsabilité d'assurer les services des passagers ou des véhicules entre les deux rives et que ce soit un autre ordre de gouvernement qui ait la responsabilité de construire des quais, et de les entretenir, de les entretenir souvent dans un état déplorable, dont on s'aperçoit au moment où il y a un bris.

On a fait des demandes au gouvernement fé-

déral. Malheureusement, avec le prédécesseur de M. Lang, M. Marchand, les discussions ont été très lentes. Lors de la dernière rencontre, suite aux rencontres que nous avons eues avec M. Lang, il y a eu une rencontre ultérieure avec M. Sylvain Cloutier, qui est le sous-ministre principal. Je pense que, dans les tout prochains jours, ou dans les toutes prochaines semaines, il y aura une proposition formelle de transfert qui sera faite au fédéral ou une entente dans laquelle le fédéral nous dirait avec quel transfert fiscal il nous donnerait la responsabilité de certains quais qui servent essentiellement à des traverses.

Je ne voudrais certainement pas accepter des cadeaux de Grecs, certains quais qui coûtent très cher à reconstruire alors que je n'ai pas la ressource fiscale pour les remettre en bon état. Il faut qu'ils soient mis dans une condition acceptable, parce qu'on sait que, surtout avec des bateaux aussi importants que ceux de Québec et Lévis, qui frappent à toutes les dix ou quinze minutes, on sait quel impact il y a sur les quais. Etant un ancien navigateur, je peux vous dire que des quais qui servent à des traverses sont frappés en continuité, alors que des quais qui servent à des navires qui vont d'un point à l'autre du Saint-Laurent, ne subissent pas la même force d'accostage. Ces quais peuvent durer énormément longtemps, tandis que des quais de traverse, cela dure un très court laps de temps, quelques années à peine.

M. Bédard (Chicoutimi): Le ministre nous a dit clairement qu'il était insatisfait de la gestion fédérale concernant les quais et, surtout, qu'il trouvait assez peu efficace ou encore inconvenant le fait que le gouvernement ait à assurer la traverse de personnes ou de véhicules et qu'au bout de la ligne, au niveau des quais, ce devraient être des gestions ou des propriétés fédérales. Est-ce que...

M. Mailloux: Seulement un exemple de l'anomalie actuelle. Prenons l'arrêt du service entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac. J'avais fait une proposition au gouvernement fédéral qui venait d'adopter un montant de \$350 000 pour remettre l'installation de débarquement à Tadoussac en ordre et l'on savait que si le fédéral demandait des soumissions publiques, on passerait l'hiver sans débarcadère et qu'il faudrait laisser circuler tout le camionnage lourd, par la région où réside le député de Chicoutimi. Le fédéral n'a pas voulu accepter notre proposition. Le provincial, devant l'urgence de la situation, aurait *préféré* payer \$200 000 de plus pour un contrat négocié qui nous aurait permis de livrer le quai dans les périodes de janvier ou de février. Mais, avec les soumissions publiques, la saison hivernale est arrivée et le quai n'a été livré qu'au mois de juin. Plutôt que de dépenser les \$200 000 qu'on offrait de payer, il nous a fallu payer presque \$1 million de transport supplémentaire pour la différence qui a été accordée pour faire un détour de 150 milles.

Ce sont un peu de telles anomalies que je veux corriger, en prenant certains quais et en les faisant surveiller par nos propres fonctionnaires.

M. Bédard (Chicoutimi): Les explications du ministre sont assez claires pour conclure que c'est vraiment un cas de fédéralisme non rentable.

M. Mailloux: Non, dans le sens actuel, ce n'est pas rentable. Il faut absolument qu'on trouve des responsables et des responsables uniques et qu'on dise de quelle façon on fait le partage des responsabilités financières, mais que ce soit le Québec qui, pour les services de traversiers, soit le responsable des installations portuaires et des services.

M. Bédard (Chicoutimi): Au niveau des problèmes urgents qui peuvent se situer dans le Québec, quand on parle de la situation des quais, j'ai bien l'impression que le gouvernement du Québec est beaucoup plus près de ces problèmes que ne peut l'être, en fait, le gouvernement fédéral.

M. Mailloux: La politique du gouvernement fédéral tend plutôt à aller vers les améliorations à apporter aux ports dits nationaux.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est cela.

M. Mailloux: Je pense que, dans l'étude dont on parlait tantôt, c'était principalement cette préoccupation que rejoignait le gouvernement du Québec, de savoir si, dans l'ensemble des ports où le Québec voit un intérêt vital pour certaines régions, on devra, nous autres, investir. Tantôt, on parlait du port de Pointe-au-Pic où, forcément, malgré que ce soit le port le plus naturel possible, douze mois par année, le fédéral se refuse systématiquement...

M. Bédard (Chicoutimi): Ce n'est pas une priorité pour le fédéral.

M. Mailloux: ... à investir quoi que ce soit, alors que, normalement, du côté sud du quai, cela prendrait absolument un prolongement du quai, pour permettre à d'autres cargos d'y approcher en tout temps de l'année. Comme il s'y est refusé, s'il arrivait qu'un jour le gouvernement provincial juge que c'était une priorité pour la période hivernale, il pourrait peut-être investir, s'il y avait une entente entre les deux parties. Devant certaines préoccupations de la province, on ne comprend pas qu'elles ne rejoindront peut-être pas des préoccupations du gouvernement fédéral et vice versa.

M. Bédard (Chicoutimi): Devant ces situations que vient de nous expliciter le ministre et probablement d'autres de même nature qui se rencontrent aussi, veut-on dire qu'il y a un commencement d'élaboration d'une politique du Québec pour recouvrer la propriété des quais qui appartiennent à l'heure actuelle au fédéral de manière à pouvoir mieux les administrer, de pouvoir mieux répondre aux besoins financiers qui peuvent se présenter au niveau de l'amélioration de ces quais, quitte à avoir, en contrepartie, une sorte de transfert fiscal? Pourrait-on dire que...

M. Mailloux: Ces transferts de ressources.

M. Bédard (Chicoutimi): ... ces transferts de ressources, c'est un commencement d'élaboration de politique dans ce sens...

M. Mailloux: On y va peut-être par étapes.

M. Bédard (Chicoutimi): ... ou de volonté dans ce sens?

M. Mailloux: Si on a parlé d'abord des traversiers, c'est parce qu'on avait une responsabilité propre, nous autres, qu'on retrouvait sur ces installations. Il y a une responsabilité plus loin où, devant le désintéressement possible du gouvernement fédéral pour certaines installations portuaires qui ont été construites dans le passé, pour toutes sortes de raisons, il n'y a jamais un navire qui va y accoster.

Il y a peut-être, par contre, d'autres quais, sur lesquels ne veut pas investir le gouvernement fédéral, mais qui rejoignent peut-être des préoccupations du gouvernement québécois. Alors, la discussion n'est pas close, elle est loin d'être terminée. Parce qu'il y a quand même de la part des deux parties des arguments qui sont invoqués, mais je pense que la philosophie qu'on développe actuellement rejoint des préoccupations qu'on a déjà soumises à l'attention du gouvernement fédéral. On a dit dans quel sens on pourrait accepter certaines responsabilités, mais devant certaines remises qu'on exigerait avant d'en assumer des responsabilités qui seraient quand même très onéreuses.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce qu'on peut également dire — peut-être que le ministre a répondu tout à l'heure — qu'il y a des études en cours au ministère, afin de soutenir ou de détailler une politique qui irait dans ce sens?

M. Mailloux: Il y a d'abord l'étude dont on a parlé tantôt, qui coûte une centaine de milliers de dollars, qui fait l'inventaire de l'ensemble des installations portuaires et qui permettra au gouvernement du Québec, soit dans le cas du Gros-Cacouna ou d'ailleurs, de dire dans quelle direction le gouvernement du Québec prétend qu'on devrait accentuer les efforts de mises de fonds ou d'améliorations sur certaines installations portuaires.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, je remarque que le ministre d'Etat aux Transports est ici et que tous les officiers concernant le transport scolaire sont également présents.

M. Mailloux: Cela va.

M. Bédard (Chicoutimi): Maintenant, je pense bien que malgré toute la bonne volonté dont toutes les parties peuvent faire preuve, c'est presque impossible de terminer ce soir, même si nous siégeons jusqu'à 23 heures. Peut-être y aurait-il lieu

de suspendre le programme que nous sommes en train d'étudier sur la politique portuaire et passer au programme 9, concernant le transport scolaire qui n'est pas tellement long, de telle façon que les officiers du ministère pourraient être entendus.

M. Mailloux: Je n'ai aucune objection à ce qu'on passe au transport scolaire, étant donné que les officiers sont ici, et permettre à mon collègue... Cela va même me permettre de me reposer les poumons un peu qui sont "maganés" de ce temps-là. Par contre, est-ce à dire qu'on prétend ne pas être capable de terminer avant 23 heures?

M. Bédard (Chicoutimi): Bien, il reste...

M. Mailloux: Il reste le transport aérien, le principal.

M. Bédard (Chicoutimi): Il reste le transport aérien. Il reste aussi un aspect de la politique portuaire qui va peut-être être un peu plus long, concernant entre autres, le port de Montréal. L'an passé, à l'étude des crédits, nous avions voulu commencer à aborder ce sujet, or, on nous avait reportés à l'étude des crédits de l'OPDQ. Quand nous sommes arrivés à l'OPDQ, on nous a fait la politesse de nous dire que cela aurait dû être au ministère des Transports. Je pense bien que je désire en parler d'une façon plus élaborée.

M. Mailloux: Sauf, que je devrais dire au député de Chicoutimi que, pas pour envoyer la balle à qui que ce soit, l'étude en question n'est pas terminée. Il ne m'est pas possible de donner de réponse valable à ce moment.

M. Bédard (Chicoutimi): Enfin, il y aura peut-être... Il y a quand même un exposé de la situation qu'on voudrait faire, quitte à voir sur quel point le ministre peut donner des éclaircissements, et puis on pourra faire...

M. Mailloux: La politique du transport... quitte, jusqu'à 23 heures, parler de services aériens, si c'était possible, durant que les officiers du service aérien seront ici également.

Le Président (M. Gratton): L'étude du programme 7 est suspendue. Nous passons maintenant à l'étude du programme 9: Transport scolaire.

Transport scolaire

M. Bédard (Chicoutimi): Concernant le transport scolaire, un point que je voudrais aborder serait celui concernant la qualification des chauffeurs d'autobus. Malgré les normes du ministère en ce qui concerne les permis de chauffeurs d'autobus scolaires, chaque année nous apporte des exemples de chauffeurs irresponsables qui mettent la vie des enfants en danger. A maintes et maintes reprises, il y a eu des accusations de négligence criminelle contre des chauffeurs d'autobus scolaires. Loin de moi la pensée de vouloir mésestimer d'une façon générale les chauffeurs

d'autobus scolaires. Je sais que la très grande majorité d'entre eux sont consciencieux et sont conscients des responsabilités qu'ils ont entre leurs mains. Mais il reste que, dans ce secteur où une personne, à savoir un chauffeur d'autobus, a entre ses mains la vie de plusieurs autres personnes, des normes très sévères se doivent d'être édictées. Il n'est pas suffisant que ces normes soient tout simplement dans la réglementation ou dans la loi, mais il est important qu'elles soient suivies et qu'il y ait des actions très précises de la part des autorités gouvernementales qui découragent de façon définitive ceux qui se permettent, autrement dit, de faire preuve — ils sont la minorité, j'en conviens — de négligence et d'outrepasser ou de violer les normes et les règles du ministère.

Est-ce que le ministre d'Etat a envisagé de resserrer les normes déjà existantes? Pourrait-il nous faire état de la situation qui existe à l'heure actuelle?

M. Berthiaume: M. le Président, il n'y a pas de doute que conduire un autobus scolaire exige des capacités particulières de la part du chauffeur, compte tenu non seulement du véhicule, mais aussi des personnes qu'il transporte. Du fait que ce sont des enfants, l'Etat doit être particulièrement exigeant du côté de ce genre de conducteurs. Présentement, le Code de la route ne distingue pas entre les différents types de véhicules, sauf pour exiger un permis de conducteur ou un permis de chauffeur. Mais, à l'intérieur du permis de chauffeur, il n'y a pas de distinction, ni même dans la conduite des camions, par exemple, ou la conduite d'un véhicule commercial. C'est évident qu'un tracteur qui tire deux remorques est plus difficile à conduire qu'un six-roues, par exemple.

Dans les amendements qu'on veut apporter au Code de la route à la session d'automne — je ne parle pas des amendements qui doivent venir et qui sont plus urgents concernant le port de la ceinture de sécurité, mais d'une refonte du Code de la route qu'on se propose ou qu'on espère déposer à l'automne — nous avons l'intention de faire une distinction plus précise, plus nuancée entre les différentes formes de véhicules qui sont susceptibles d'être conduits par des chauffeurs. De cette façon, on fera une distinction pour le chauffeur d'autobus scolaire et nous aurons des tests appropriés.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que cela pourrait aller...

M. Berthiaume: Ce programme est en préparation sur le plan administratif, à l'heure actuelle, de façon que, lorsque la loi sera adoptée, on ne sera pas obligé d'attendre un an encore pour mettre les mécanismes et les structures en place. Mais, prévoyant les amendements à la loi, déjà, nous sommes à analyser les besoins administratifs pour pouvoir implanter un tel programme.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que cela pourrait aller jusqu'à la mise en place d'une école de

conduite pour chauffeurs d'autobus puisque comme le ministre l'a dit, cela requiert vraiment des qualités tout à fait spéciales, étant donné le genre de clientèle desservie?

M. Berthiaume: On m'informe que le Bureau des véhicules automobiles, à l'heure où on se parle, fait le tour de la province pour donner des cours de conduite aux chauffeurs d'autobus scolaires. Ce sont des cours de 30 heures. La préparation administrative, ce que je viens d'apprendre, est encore plus avancée que je ne le croyais. Il y a un problème particulier dans le... Si on me permet...

M. Bédard (Chicoutimi): Ces cours sont-ils obligatoires? Est-ce que les cours qui sont donnés, à l'heure actuelle, par le Bureau des véhicules automobiles...

M. Berthiaume: Je ne saurais dire. Je ne suis pas du Bureau des véhicules automobiles, mais le problème va se poser au moment où le chauffeur va se présenter pour obtenir son permis. S'il n'est pas en mesure de répondre aux questions ou aux exigences, il y aura des problèmes à ce moment, mais l'invitation a été faite aux entrepreneurs et aux commissions scolaires d'informer les chauffeurs qu'ils doivent se rencontrer pour obtenir des renseignements du Bureau des véhicules automobiles.

M. Bédard (Chicoutimi): Parce qu'en dehors des capacités de bien conduire un véhicule automobile, j'imagine que, pour un chauffeur d'autobus, cela prend des qualités tout à fait spéciales de patience, de prévoyance...

M. Berthiaume: C'est extrêmement difficile à examiner. J'abonde dans le sens du député de Chicoutimi et je pense, en particulier, au sens des responsabilités peut-être plus que n'importe quoi.

Le problème particulier des chauffeurs d'autobus scolaires est qu'ils passent une bonne partie de la journée à attendre, étant donné qu'ils peuvent faire des circuits le matin, des circuits l'après-midi, peut-être des circuits le midi, mais il y a de longues périodes de temps entre les deux et le chauffeur, pour un tas de raisons, ne voulant pas ou ne pouvant pas se rendre chez lui, passe peut-être au bar-salón, et c'est le grand problème du transport scolaire. La majorité des catastrophes ou des tragédies que nous avons connues depuis que le transport scolaire existe proviennent de ce phénomène, qu'on ne retrouve pas dans le cas des chauffeurs d'autobus de transport en commun, par exemple.

M. Bédard (Chicoutimi): Ils sont constamment occupés.

M. Berthiaume: Pas seulement ça. Quand ils sont en période d'attente, ils doivent attendre à un endroit précis. Les chauffeurs, par exemple, de la CTCUM, lorsqu'ils ne sont pas en devoir, lorsqu'ils ne conduisent pas un autobus, doivent attendre à

un endroit très précis où ils peuvent jouer aux cartes, prendre du café, n'importe quoi, mais ils ne peuvent pas aller où ils veulent. Evidemment, ils ont le salaire en conséquence. Ils sont payés pendant une période de temps tandis que, dans le cas du transport scolaire, la rémunération est plutôt en proportion des heures travaillées plutôt que des heures d'attente.

Une remarque que je fais en passant...

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends qu'il y ait une action, si vous me permettez...

M. Berthiaume: On a pu constater, statistiquement — je n'ose pas interpréter la statistique — que les femmes sont, de façon générale, beaucoup plus responsable dans ce sens que les hommes.

M. Bédard (Chicoutimi): Cela pourrait devenir un débouché important pour les femmes!

M. Berthiaume: Mais du fait que cela soit jusqu'à un certain point un travail à temps partiel aussi, peut-être que l'idée n'est pas mauvaise de favoriser l'emploi des femmes. Evidemment, ce sont les entrepreneurs qui embauchent. Alors, c'est difficile de l'imposer. A force de le dire publiquement, peut-être y en a-t-il qui vont finir par saisir l'idée!

M. Bédard (Chicoutimi): Je comprends qu'il y a des cours qui sont donnés par le Bureau des véhicules automobiles dans tout le Québec et qui sont accessibles aux chauffeurs d'autobus qui, à l'heure actuelle, sont en exercice. J'imagine que le ministère des Transports, section du transport scolaire, fera l'analyse des résultats de ce travail du Bureau des véhicules automobiles et que si cela n'était pas suffisant, à ce moment, il pourrait même penser à instaurer une sorte d'école de conduite pour chauffeurs d'autobus.

M. Berthiaume: Le problème des écoles de conduite est un autre problème, très vaste. Les écoles de conduite sont soumises à l'heure actuelle à une réglementation plus sévère. On tente d'être plus exigeant de ce côté. C'est un processus qui est assez long.

On pourrait être très exigeant demain matin, mais peut-être qu'on provoquerait la mort des écoles de conduite. Alors, compte tenu de l'urgence du problème, je pense bien que le député de Chicoutimi en convient, nous avons cru qu'il était mieux de le faire nous-même, à cause du problème de la surveillance des écoles, qui est un autre dossier dont on pourrait parler assez longuement.

M. Bédard (Chicoutimi): Non, je tenais à souligner ce problème de négligence criminelle contre certains chauffeurs d'autobus scolaires, tout en soulignant, quand même, que c'est la minorité, mais, étant donné l'importance des responsabilités qu'ils ont, je pense que cela exige une attention tout à fait particulière de la part du minis-

tère des Transports. Ce n'est pas mon intention. J'ai en main le cas de plusieurs chauffeurs d'autobus qui avaient quand même un taux d'alcool assez important dans le sang, jusqu'à 0.21, ce qui n'est pas loin de l'état d'ivresse qu'on...

M. Mailloux: Il faudrait peut-être dire qu'ils vont se rappeler du prochain amendement au système de points de démerite.

M. Bédard (Chicoutimi): J'imagine qu'une seule infraction dans ce sens, pour un chauffeur d'autobus scolaire, aura comme conséquence...

M. Mailloux: Excusez, le quorum.

Le Président (M. Mercier): Pourrait-on vérifier si c'est pour un vote ou pour le quorum?

M. Mailloux: Le quorum.

Le Président (M. Mercier): Va donc vérifier.

M. Mailloux: Il y avait pas mal de députés au café.

M. Bédard (Chicoutimi): Alors, j'imagine qu'une seule infraction d'un chauffeur d'autobus, sous cet aspect de...

Le Président (M. Mercier): On m'informe qu'il y a un vote à l'Assemblée; nous allons suspendre la séance et revenir après le vote. Nous suspendons la séance pour la période du vote à l'Assemblée.

J'ajouterais aux commentaires que j'ai exprimés il y a quelques instants que la séance est suspendue pour que nous puissions nous rendre à l'Assemblée pour le vote.

(Suspension de la séance à 22 h 23)

Reprise de la séance à 22 h 37

Le Président (M. Mercier): A l'ordre, messieurs! La commission des transports reprend ses travaux. Nous étions à l'étude du programme 9 concernant le transport scolaire. La parole était au député de Chicoutimi.

M. Bédard (Chicoutimi): M. le Président, je ne veux pas vous contredire, mais je pense que c'était le ministre des Transports qui était en train de nous parler de la sévérité des sentences qui devraient être accordées.

Le Président (M. Mercier): Vous avez parfaitement raison. Est-ce que le ministre avait terminé ses interventions?

M. Mailloux: M. le Président, tout ce que je voulais dire, c'est que dans les modifications qui seront apportées au système de points de démé-

rite, on rejoindra les préoccupations qu'avaient les membres de la commission tantôt sur les infractions que commettent certains conducteurs de véhicules scolaires en ayant les facultés affaiblies par l'alcool. Je pense qu'il est grand temps que les gens sachent qu'on ne peut pas conduire des jeunes qui ne sont pas en mesure de se défendre et d'apporter des observations à des adultes qui sont à la conduite des véhicules. Les pénalités qui seront au système de points de démerite permettront qu'on mette fin à la consommation d'alcool au volant des véhicules scolaires.

Le Président (M. Mercier): Le ministre d'Etat aux Transports.

M. Berthiaume: Je voudrais corriger ce que j'ai dit tantôt. J'ai donné l'impression que nous faisons le tour de la province pour donner des cours. En fait, j'apprends d'une façon un peu plus précise que la tournée actuelle a pour but de choisir des moniteurs. Cela m'étonnait qu'on soit rendu si loin.

M. Bédard (Chicoutimi): Et que vous ne soyez pas au courant.

M. Berthiaume: C'est cela.

M. Bédard (Chicoutimi): Alors, j'imagine qu'on va accélérer dans le sens de...

M. Berthiaume: Cela prend des amendements au Code de la route avant de pouvoir agir dans le sens que j'ai dit tantôt.

M. Bédard (Chicoutimi): Peut-être que je comprends mal le ministre, mais pour aller à la recherche de moniteurs, voir à donner des cours de conduite spécialisés aux conducteurs d'autobus, c'est une priorité du ministère.

M. Berthiaume: Oui, c'est cela.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est ce que j'avais compris.

M. Berthiaume: Mais les amendements au Code de la route sont nécessaires pour pouvoir appliquer des examens spécifiques pour la conduite d'un genre particulier de véhicule.

M. Bédard (Chicoutimi): Et ce sera fait.

M. Berthiaume: Oui. C'est-à-dire quand l'Assemblée nationale aura adopté le projet de loi. Il y a toujours une réserve ...

M. Bédard (Chicoutimi): Jusqu'ici on a l'expérience qu'à partir du moment où les ministériels sont d'accords, il y a des chances que cela soit voté.

Concernant la sécurité du transport scolaire, toujours, je crois que tous les députés ont reçu copie d'une résolution de la commission scolaire de Tilly demandant au ministère de décentraliser,

au niveau des commissions scolaires, les droits, pouvoirs et obligations relatifs à la sécurité des élèves dans le domaine du transport scolaire. Quelle est la position du ministère sur ce sujet?

M. Berthiaume: Il y a deux choses dans cette question...

M. Bédard (Chicoutimi): Si vous permettez, peut-être que cela pourrait éclairer le ministre davantage. Les considérants à l'appui de cette résolution se lisaient comme suit:

"Considérant qu'il appartient aux commissions scolaires de pourvoir au transport des écoliers de son territoire;

Considérant qu'une commission scolaire ne peut valablement exercer ses pouvoirs en matière de transport des écoliers sans se soucier de l'ensemble des éléments du système de transport qu'elle met en place;

Considérant que la sécurité des élèves dans le système de transport des écoliers est un élément dont l'organisme responsable doit assurer le respect le plus intégral;

Considérant que les commissions scolaires responsables de l'organisation et du maintien de services de transport des écoliers sur leur territoire doivent être investis des pouvoirs et des ressources adéquats.

Il est résolu que la Commission régionale de Tilly demande au ministère des Transports de décentraliser, au niveau des commissions scolaires, les droits, pouvoirs et obligations relatifs à la sécurité dans le domaine du transport des écoliers."

C'était le contenu de la résolution, avec ses considérants.

M. Berthiaume: Il y a deux choses à couvrir dans cette question. Il y a la sécurité à bord du véhicule. La principale question qui préoccupe les commissions scolaires — je ne peux pas assurer la commission que c'est le cas de la régionale de Tilly, mais d'après les représentations qui ont été faites par la Fédération des commissions scolaires — c'est la certification mécanique des véhicules.

Nous sommes disposés à confier, sous certaines conditions, aux commissions scolaires, la certification mécanique des véhicules. Ceci implique des amendements au Code de la route encore une fois et cela entre dans notre programme global de sécurité routière en ce qui concerne notamment la certification mécanique des véhicules.

Je pense en particulier aux commissions scolaires, au niveau secondaire, qui ont comme option la mécanique, où ils auraient le personnel déjà en place — les professeurs ou autres — qui pourrait en faire la certification. C'est l'étape facile.

Nous avons établi, avec la Fédération des commissions scolaires, un comité ad hoc pour étudier cette question et les mécanismes par lesquels on pourrait effectuer la décentralisation qui semble être souhaitée par la Commission scolaire régionale de Tilly.

L'autre aspect de la question, c'est la sécurité

de l'étudiant, lorsqu'il n'est pas dans le véhicule. Je pense à la traversée de routes dangereuses, en particulier, ou même lorsque l'enfant, qui doit se rendre à l'école, doit le faire le long d'une route à forte circulation.

On a eu beaucoup de représentations de diverses commissions scolaires sur cette question. Cela tourne autour du transport à moins d'un mille.

Encore une fois, dans des rencontres que j'ai eues avec des officiers du ministère et avec la Fédération des commissions scolaires, nous avons proposé à la Fédération des commissions scolaires un plan qu'elle est en train d'étudier, par lequel, avec une plus grande décentralisation, on pourrait offrir aux commissions scolaires un budget global de transport scolaire, budget dont le montant serait déterminé en utilisant la norme d'un mille; autrement dit, le mille serait une norme budgétaire et non pas une norme de transport. Autrement dit, la commission scolaire pourrait manipuler son budget avec beaucoup plus de souplesse. Là où il y a des élèves qui doivent traverser une route dangereuse, par exemple, ils pourraient être transportés à moins d'un mille, mais cela devrait être compensé, dans d'autres cas, si ces commissions scolaires ne veulent pas entrer dans des dépenses inadmissibles, par d'autres élèves qui devraient marcher 1 1/5 mille, 1 1/4 mille, selon l'âge des enfants et tout cela.

Ce sont des choses qui pourraient leur donner beaucoup plus de souplesse et ainsi éviter ces problèmes de zones dangereuses. Nous attendons toujours la réponse de la Fédération des commissions scolaires. Je crois que la réponse sera favorable, d'après la réaction que j'ai eue lorsque j'ai rencontré ses représentants, il y a maintenant un mois ou un mois et demi.

M. Bédard (Chicoutimi): En parlant de la norme de moins d'un mille, il n'est pas question, de la part du ministère des Transports, d'apporter quelques changements dans ce domaine?

M. Berthiaume: Les changements que je viens d'expliquer. Autrement dit...

M. Bédard (Chicoutimi): Il n'est pas question de l'allonger?

M. Berthiaume: ... le mille deviendrait une norme budgétaire et non pas une norme de transport. A l'heure où on se parle, ce sont les deux, mais, dans l'avenir, ce ne sera qu'une norme budgétaire. Ce serait le critère sur lequel on se baserait pour octroyer les subventions aux commissions scolaires. Je tiens à noter...

M. Bédard (Chicoutimi): Il n'est pas question de l'allonger?

M. Berthiaume: Non, pas pour le moment. Je profite de l'occasion pour noter que le Québec est la province la plus généreuse à cet égard, à l'heure actuelle. L'Ontario, qui est reconnue comme étant une province plus riche que la nôtre,

a une norme d'un mille et demi. Je pense que, dans ce contexte, si on se mesure à nos voisins, cela ne va pas si mal.

M. Bédard (Chicoutimi): Pour une fois qu'on peut se comparer à elle.

M. Berthiaume: Favorablement.

Grèves

M. Bédard (Chicoutimi): Il y a bien d'autres domaines où la comparaison ne peut pas être soutenue. Concernant les problèmes des grèves dans le transport scolaire.

Chaque année, une région ou une autre du Québec est touchée par une grève dans le transport scolaire. Il n'est pas question de s'étendre peut-être sur toutes les raisons qui prévalent ou qui motivent ces grèves, mais la manière dont les contrats sont octroyés ne permet pas une intervention directe du ministère dans ces conflits, malgré le fait que le transport soit interrompu pour une période plus ou moins longue. Est-ce que le ministère a l'intention d'apporter des correctifs à cette situation? Si c'est le cas, est-ce qu'on pourrait me dire quelle serait la nature de ces correctifs? Si je soulève le point, c'est que, pas seulement dans notre région, mais dans toutes les régions du Québec, il arrive annuellement ou assez fréquemment que des grèves mettent fin pour un certain temps au transport scolaire avec tous les inconvénients que cela peut représenter. Est-ce que le ministère est en train de voir à la possibilité qu'il puisse intervenir quand de tels cas se présentent?

M. Berthiaume: Il n'est pas dans les projets du ministère d'apporter des amendements législatifs qui lui permettraient d'intervenir dans des cas semblables.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que cela ne pourrait pas être possible d'inclure certaines clauses à l'intérieur du contrat du transport scolaire ou de prévoir...

M. Berthiaume: Il y a une clause dans le contrat du transport scolaire, c'est-à-dire dans le contrat entre la commission scolaire d'annuler le contrat, lorsque le contrat n'est pas exécuté. Plusieurs commissions scolaires sont réticentes à utiliser ces clauses, sauf à la limite, autrement dit, lorsque le problème ou lorsque la grève se prolonge. C'est un moyen de pression que la commission scolaire peut utiliser envers l'entrepreneur pour l'amener peut-être à être un peu plus ouvert du côté des négociations.

M. Bédard (Chicoutimi): C'est parce que là...

M. Berthiaume: D'ailleurs, on me permettra de signaler que dans un certain nombre de cas, la commission scolaire a effectivement donné un avis qu'elle mettrait fin au contrat de l'entrepreneur, et dans bien des cas, en dedans des délais

fixés, une dizaine de jours, je crois, dès que la grève serait réglée, et tout est rentré dans l'ordre. Alors, la clause a eu un bon effet.

M. Bédard (Chicoutimi): Si je reviens sur ce sujet des grèves dans le domaine du transport scolaire, c'est parce que, lorsque les chauffeurs d'autobus utilisent leur droit de grève, ce qui est normal, il est évident qu'ils atteignent leur but, c'est normal, dans le sens de placer la compagnie qui est visée dans une situation bien particulière, par rapport à l'exécution d'un contrat auquel elle s'est engagée vis-à-vis d'une commission scolaire en particulier. Ils placent également la compagnie dans une situation particulière vis-à-vis des bénéfices à retirer de l'exécution d'un contrat auquel elle s'est engagée. C'est dans les règles normales du jeu d'employeur par rapport à l'employé, mais il reste qu'il y a une autre catégorie de citoyens qui est touchée, à savoir les enfants qui, durant ce temps, pour certains, ne peuvent se rendre à leurs cours.

C'est vraiment un cas où les enfants n'ont pas à être touchés, d'une certaine façon, soit directement ou indirectement, par une grève de cette nature. N'y aurait-il pas lieu de prévoir, de la part du ministère des Transports que, lorsque de telles situations se présentent, il puisse y avoir des équipes qui seraient capables d'assumer le transport des écoliers durant cette période, des équipes de rechange...

M. Berthiaume: Je pense que je comprends.

M. Bédard (Chicoutimi):... ce qui laisserait, en fait, les règles du jeu correctes entre les employés et l'employeur, mais ne pénaliserait pas, d'autre part, une certaine catégorie de citoyens, à savoir les enfants qui n'ont pas à être pénalisés là-dedans.

M. Berthiaume: Je suis d'accord en principe avec l'objectif que poursuit le député de Chicoutimi. La situation varie énormément par région et cela dépend beaucoup de la mentalité locale et des conditions locales.

Je prends deux extrêmes ou je prends trois exemples, supposons. Récemment, la Commission scolaire régionale Meilleur faisait face à un problème semblable. Elle a eu une coopération absolument extraordinaire des parents de façon qu'à peu près tous les élèves ont pu se rendre à l'école pendant la grève qu'a connue cette commission scolaire, compte tenu du fait que les parents ont consenti à transporter...

M. Bédard (Chicoutimi): ... à assumer le transport...

M. Berthiaume: ... à assumer le transport — exactement — qui était délaissé par le transporteur à cause de la grève. C'est une situation. C'est peut-être ce qu'on souhaiterait qui arrive dans tous les cas.

Un autre exemple. Dans ce cas, je ne voudrais pas citer la région, la commission scolaire a tenté

d'organiser le transport scolaire alternatif, mais les grévistes ont violenté les substituts, si on peut les appeler ainsi, de telle façon que, finalement la sécurité des élèves pouvait être mise en cause.

C'est une autre situation qui dépend des conditions locales ou régionales.

Une troisième situation serait celle de la grève que le député de Chicoutimi a connue dans sa propre région il semble — et j'admets que c'est une appréciation de ma part, je ne peux pas le prouver — que, d'une façon générale, les parents n'ont pas consenti à le faire parce qu'ils semblaient appuyer les grévistes. Ils auraient alors passé pour "scabs" s'ils avaient agi dans le sens que la commission scolaire aurait pu le souhaiter.

Voilà trois situations bien différentes qui font qu'une solution globale au problème n'est pas possible, sans enlever le droit de grève ou aller à des solutions radicales.

M. Bédard (Chicoutimi): Il n'est pas question d'enlever le droit de grève.

M. Berthiaume: Non. Je dis que la seule chose qui me viendrait à l'esprit serait d'enlever le droit de grève, mais cela ne me paraît pas justifié dans les circonstances, compte tenu du fait que des options différentes sont possibles, au moins théoriquement, si ce n'est pas comme dans le cas des enseignants. Si les enseignants n'enseignent pas, ce n'est pas possible. Il n'y a pas d'alternative. Dans le cas du transport, il y en a.

C'est mon appréciation du problème.

M. Bédard (Chicoutimi): Je me rappelle également sans m'étendre sur la situation, que lorsqu'il y a eu grève au niveau de la région, il y avait un élément aussi que déplorait les parents et, je dirais, tous les organismes intéressés, c'était qu'on ne savait plus à qui s'adresser pour avoir une réponse. Si on s'adressait au ministère des Transports, on nous référerait au ministère de l'Éducation; si on s'adressait au ministère de l'Éducation, on nous référerait au ministère du Travail; à la fin du compte, personne ne savait... On allait de Caïphe à Pilate, avant d'arriver...

M. Berthiaume: On peut éclaircir cela tout de suite.

M. Bédard (Chicoutimi): ...à l'instance qui devait décider ou encore qui était carrément impliquée; il s'est passé quand même pas mal de jours.

M. Berthiaume: Je ne suis pas convaincu que toutes les commissions scolaires lisent le journal des Débats. Si jamais cela arrivait, je pourrais dire publiquement que ceux à qui on doit s'adresser en pareille circonstance, ce sont les officiers du ministère du Travail.

M. Bédard (Chicoutimi): En tout cas, si des mécanismes étaient prévus par le ministère des Transports pour le transport des écoliers, cette partie de citoyens qui n'ont pas à payer pour une grève de la nature de celle dont on vient de parler,

pourraient à ce moment-là s'adresser également au ministère des Transports.

Le Président (M. Gratton): Le programme 9.

Production d'autobus

M. Bédard (Chicoutimi): J'ai un dernier élément. Concernant la création d'un consortium québécois pour la fabrication d'autobus scolaires, suite à l'échec des négociations du gouvernement avec la société Blue Birds International dans la vente de l'entreprise J.-H. Corbeil, de Saint-Lin, il a été question de la création d'un consortium québécois de fabrication d'autobus scolaires. Le partenaire pressenti par la Société de développement industriel ou par la Société d'investissements Desjardins a été à un certain moment la firme Prévost, de Sainte-Claire-de-Dorchester. Est-ce qu'on pourrait savoir si ce dossier a progressé?

M. Mailloux: Oui, le dossier a été étudié. Jusqu'où? Il faudrait peut-être reposer la question au moment de la discussion des crédits du ministère de l'Industrie et du Commerce. On a eu quelques discussions préliminaires, mon collègue, M. Saint-Pierre et moi-même, relativement à l'implantation possible ou à des améliorations à apporter à une entreprise québécoise déjà existante pour la construction du type d'autobus scolaires qu'on connaît au Québec, même d'un type offrant peut-être plus de sécurité. Mais, c'est un embryon de discussion. C'est quand même à l'état préliminaire, et ce n'est pas suffisamment avancé pour qu'on fasse état de négociations qui se poursuivent.

On inventorie jusqu'où cela pourrait se rendre pour aider une fabrication québécoise accentuée.

M. Bédard (Chicoutimi): Alors, on y reviendra au niveau du ministère de l'Industrie et du Commerce.

M. Mailloux: Il va être obligé de dire que cela va être des discussions préliminaires actuellement.

Le Président (M. Gratton): Programme 9, adopté. Est-ce que je dois comprendre que la commission va maintenant ajourner?

M. Bédard (Chicoutimi): Non. Transport aérien.

Transport aérien

M. Mailloux: Au transport aérien, M. le Président, il semblerait qu'avec la courtoisie de l'Opposition, on a posé des questions par écrit. Je voudrais donner quelques réponses, quitte à répondre à des questions supplémentaires.

Transport des personnes. Combien de personnes auraient été transportées par les avions gouvernementaux la dernière année? La réponse est 23 411 passagers. Quel était le taux d'occupation des avions et le prix de revient de ce mode de

transport par passager et ce pour chacune des lignes régulières? On n'a pas de lignes régulières d'abord; deuxièmement, comme c'est un transport sur demande qui peut être pour un membre de l'exécutif accompagné de deux, trois ou quatre officiers, c'est variable. Quand il y a possibilité que, sur un circuit donné qui va vers les Iles-de-la-Madeleine, vers Montréal ou ailleurs, il y ait des places de disponibles, il est indiscutable que tout fonctionnaire qui désire occuper les sièges peut le faire, suivant que cela se dirige vers l'endroit de sa destination pour un voyage.

Sur le transport des malades, pouvez-vous nous faire un rapport détaillé d'utilisation des avions gouvernementaux pour le transport des malades vers les centres hospitaliers? Oui, c'est 502 malades ou accidentés qui ont été transportés et 399 envolées pour 1028 heures de vol. Les endroits spécifiques où cela s'est dirigé, je pense qu'on conviendra que ce sont les endroits qui sont les plus éloignés du Québec, que ce soit Rouyn-Noranda, que ce soit les Iles-de-la-Madeleine, que ce soit la Basse Côte-Nord, Chibougamau, ce sont les endroits les plus isolés des centres hospitaliers.

Il avait été question, l'an dernier — c'est une autre question — de l'achat d'un avion-ambulance spécial pouvant servir exclusivement à cette fin. Qu'est-il advenu de ce projet et, si le projet s'est réalisé, quel est le coût d'achat et des dépôts du contrat? Mon collègue des Affaires sociales avait insisté pour qu'un avion d'un type recommandé par M. Sainte-Marie et ses officiers du service aérien puisse être acheté par le gouvernement. Un type d'avion qui aurait permis que l'embarquement d'un malade se fasse sur la civière et non pas déplacé comme il est actuellement et embarqué dans les bras d'un officier. On n'a pas donné suite, pour le moment, à ce voeu qui a été exprimé par les Affaires sociales et par les services aériens parce qu'il n'y avait pas tous les crédits disponibles nécessaires. Il en est encore question, le voeu vient encore du ministère des Affaires sociales et des services aériens.

Mais de toute façon, il n'y a pas de réponse aux autres questions, étant donné qu'on n'a pas donné suite dans le cours de l'année qui vient de s'écouler.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que le ministère a l'intention de donner suite à ce projet ou est-ce qu'il l'a abandonné complètement?

M. Mailloux: Il y a eu tout d'abord un avion qui a été retenu au sol pour toutes les urgences dont les Affaires sociales peuvent avoir besoin parce que, en tout temps, un avion reste disponible pour ces urgences. La discussion se poursuit; je n'ai pas encore eu l'autorisation de penser à avoir les crédits pour l'achat d'un tel avion. Je pense que la discussion va se continuer quand même.

Pour le transport des malades, il y a quand même eu une priorité accordée, pour l'avion qui reste en disponibilité pour ces fins.

Quant aux questions sur la protection de la forêt, la question no 1 était: Quelles sont les sommes dépensées pour la protection contre les incendies?

C'est en fait \$5 166 000. Les sommes dépensées pour la lutte à la tordeuse de bourgeons d'épinettes, il faudra que la question soit posée au ministère des Terres et Forêts, parce que c'est lui qui assume la responsabilité de ce programme.

La question no 2: Combien d'aéronefs ont été loués par le ministère au cours de la dernière année, pour chacun de ces deux articles?

Pour les feux de forêt, il n'y a eu aucun avion de loué. Quant à la lutte au moyen d'insecticides, cela a été porté au programme du ministère des Terres et Forêts, mais loué par les services... Il y a eu douze avions pour la pulvérisation, un hélicoptère, quinze avions pour le contrôle et l'inventaire et le tout est payé par le ministère des Terres et Forêts.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que les locations sont contrôlées par le service aérien du gouvernement?

M. Mailloux: Le service aérien a fait complètement les études nécessaires avant qu'il y ait des locations accordées à des compagnies américaines. Si vous voulez avoir les raisons techniques qu'invoque le service aérien, M. Sainte-Marie peut vous répondre.

Dans le domaine de l'insecticide, le service aérien est assez impliqué, il s'agit plus que comme conseiller. Nous procédons à la négociation des contrats, à l'établissement des normes d'opération et nous surveillons même l'opération elle-même, avec des contrôleurs, pour s'assurer que la pulvérisation se fasse à bon escient.

M. Bédard (Chicoutimi): D'accord. L'an passé ou il y a deux ans, il avait été question de certains remboursements qui avaient dû être faits, soit par des députés ou par des ministres, concernant certains voyages d'avions.

Est-ce que, cette année, la situation s'est présentée à nouveau?

M. Mailloux: Non, je n'ai demandé aucun remboursement cette année. D'ailleurs, j'avais demandé au directeur du service aérien s'il y avait de ces voyages à signaler à mon attention. La réponse que m'a donnée M. Sainte-Marie, récemment, était que la directive a été respectée.

M. Bédard (Chicoutimi): Peut-on avoir une...

M. Mailloux: Il y a eu, par contre, une directive.

M. Bédard (Chicoutimi):... idée du nombre de voyages qui ont pu être faits, par des ministres ou des membres de l'Exécutif, qui ont nécessité la location d'un avion, l'emploi d'un avion du gouvernement?

M. Mailloux: L'emploi ou la location à un autre service?

M. Bédard (Chicoutimi): L'emploi.

M. Mailloux: C'est extrêmement important, puisque le service était d'abord organisé pour l'Exécutif de la province. On pourrait, par contre, vous donner, même par écrit, l'importance des voyages que chaque membre de l'Exécutif sollicite de la part du service aérien.

M. Bédard (Chicoutimi): Je voudrais savoir.

M. Mailloux: Sur le plan de la statistique, étant donné qu'il peut y avoir une grande différence entre un voyage à Ottawa et un voyage à New York ou ailleurs, c'est général, d'ailleurs, dans le domaine de l'aviation, nous nous basons sur les passagers-mille. C'est la façon la plus exacte de sortir l'utilisation des avions.

Sur le plan des passagers-mille, l'usage que les membres du cabinet ont fait de nos services représente exactement 3,06% du nombre de passagers-mille.

M. Bédard (Chicoutimi): Pouvez-vous quand même nous donner l'information sur ce que nous avons demandé tout à l'heure?

M. Mailloux: Oui, je vous transmettrai par écrit l'information. Vous voulez avoir le nombre d'envoies ou en passagers-mille?

M. Bédard (Chicoutimi): De passagers, du nombre d'utilisations qui ont été faites par les différents ministres.

Le Président (M. Gratton): Programme 8, adopté?

M. Bédard (Chicoutimi): Adopté.

Le Président (M. Gratton): La commission désire-t-elle terminer avec le programme 7?

M. Mailloux: M. le Président, s'il ne reste qu'une question ou deux sur le transport maritime, je pense que, plutôt que de faire revenir les membres de la commission, je demanderais peut-être leur indulgence pour terminer le travail.

M. Bédard (Chicoutimi): Il y aurait peut-être d'autres questions.

M. Mailloux: Relativement à l'étude dont parlait tantôt le député de Chicoutimi, sur le port de Montréal, je dois dire qu'à ce moment-ci, il ne me serait pas possible, pas plus qu'à mon sous-

ministre, M. Charland, de donner des réponses pertinentes, puisque l'étude n'est pas terminée et qu'elle ne nous a pas été remise d'aucune façon encore.

Ultérieurement, au moment où elle sera complétée... Il y a \$200 000 de dépensés par l'OPDQ pour cette étude et \$200 000 par le ministère des Transports. Il ressort qu'actuellement il n'y a aucune étude, ni étude préliminaire qui nous ait été remise encore pour le moment.

M. Bédard (Chicoutimi): Je veux bien collaborer, mais il y aurait encore au moins une dizaine de questions. On pourrait facilement remettre nos travaux à 11 heures demain. Dans une heure, on terminerait. Est-ce que cela vous irait?

Une Voix: Il y a un ordre de la Chambre pour 10 heures.

M. Bédard (Chicoutimi): Non, on n'est pas mercredi demain, on est mardi. La Chambre siège à 15 heures.

M. Mercier: On nous a informés tout à l'heure que si nous n'avions pas terminé nos travaux ce soir, de les poursuivre à 10 heures demain matin.

M. Bédard (Chicoutimi): Oui, mais il faut le consentement de la commission. Puisqu'on s'attend de finir, on peut facilement commencer à 11 heures, M. le Président.

M. Mailloux: Je n'ai pas d'objection pour 10 h 30 ou 11 heures, sauf que, je ne sais pas si cela accomode l'Opposition, je dois siéger à la Trésorerie demain matin. A 10 h 30, cela me conviendrait entre les deux séances.

M. Bédard (Chicoutimi): Bon.

M. Mailloux: Si cela convenait à 10 h 30, on pourrait dire 10 h 30.

M. Bédard (Chicoutimi): On se donnerait une heure dans le plus.

M. Mailloux: D'accord.

M. Bédard (Chicoutimi): Est-ce que cela vous va?

M. Mailloux: Oui, cela me permettrait d'assister à la Trésorerie et au conseil des ministres par la suite.

Le Président (M. Gratton): La commission ajourne ses travaux à demain matin, 10 h 30.

(Fin de la séance à 23 h 9)