



Assemblée nationale

# journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session — 30<sup>e</sup> Législature

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

Etude des crédits du ministère des Transports (6)

Le 13 avril 1976 — No 24

Président: M. Jean-Noël Lavoie

# DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

## Table des matières

Transport aérien (suite)	
Aéroports municipaux .....	B-727
Québecair. ....	B-729
Mesures de sécurité .....	B-730
Contrôleurs aériens .....	B-731
Aviation civile .....	B-733
Politique portuaire du Québec .....	B-733
Etudes en cours .....	B-734
Le projet Ferchibal .....	B-738

## Participants

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

M. Marc-André Bédard  
M. Raymond Mailloux  
M. Zoël Saindon

*L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances*  
*Adresse: Service des Documents Parlementaires*  
*Assemblée nationale*  
*Hôtel du Gouvernement, Québec.*  
*G1A 1A7*

*Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762*

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

**Etude des crédits  
du ministère des Transports**

Séance du mardi 13 avril 1976

(Dix heures trente six-minutes)

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

La commission permanente des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement continue ce matin l'étude des crédits du ministère des Transports et, nous l'espérons, la complétera.

Nous en sommes au dernier programme qu'il nous reste à étudier, soit le programme 7: Transport maritime et aérien.

Le député de Chicoutimi.

**Transport aérien (suite)**

**M. Bédard (Chicoutimi):** Ma première question concernant les aéroports serait en fonction de celui des Iles-de-la-Madeleine; il a été mentionné à plusieurs reprises que cet aéroport aurait besoin d'être modernisé pour permettre un trafic aérien plus régulier et pour augmenter les mesures de sécurité.

Il semblerait que la longueur des pistes actuelles ne permette pas à la compagnie Québécoise d'envoyer aux Iles-de-la-Madeleine des avions plus rapides et plus gros et que l'absence de dispositifs d'atterrissage aux instruments compromet le service chaque fois que le brouillard s'installe sur l'aéroport, ce qui est relativement fréquent, étant donné la situation des Iles-de-la-Madeleine.

Bien que la responsabilité de cet aéroport ne revienne pas au Québec, le ministre est-il en mesure de nous dire s'il a entrepris des démarches face à son homologue fédéral afin que cet aéroport soit modernisé, agrandi et que des mesures plus adéquates de sécurité y soient appliquées.

**M. Mailloux:** M. le Président, il est vrai que, les rencontres, dans les mois qui ont précédé, avec le président de Québécoise, l'honorable Lionel Chevrier, et quelques officiers supérieurs de Québécoise, ont été portées à mon attention et à l'attention de mon sous-ministre, M. Charland; les doléances dont vient de parler le député de Chicoutimi ont porté sur l'absence d'équipement suffisant à l'aéroport des Iles-de-la-Madeleine ainsi que sur des pistes qui devraient être prolongées pour recevoir des avions plus importants que ceux que la piste peut recevoir actuellement.

Dans la demande faite par l'honorable Lionel Chevrier, tenant compte que cet aéroport est quand même de responsabilité fédérale, la compagnie Québécoise insistait auprès du ministère des Transports pour que nous appuyions les

demandes de Québécoise pour un agrandissement de la piste d'atterrissage, pour de meilleurs équipements pour le déplacement des avions.

Ceci a été fait auprès du gouvernement fédéral. Il en a été question également, lors de certaines discussions dans les semaines qui ont précédé. Aucune réponse n'a cependant encore été donnée quant aux demandes de Québécoise au gouvernement fédéral, demandes qui ont été appuyées par le gouvernement du Québec. Nous comprenons la situation difficile dans laquelle sont placées les Iles-de-la-Madeleine et...

**M. Bédard (Chicoutimi):** Le gouvernement du Québec fait-il des pressions?

**M. Mailloux:** Oui, les pressions vont continuer tant qu'il n'y aura pas de décision favorable, parce qu'il ressort que c'est quand même un des moyens de transport les plus efficaces, étant donné la très longue distance à parcourir. Je pense que la venue d'avions plus importants, qui pourraient déplacer plus de personnes qui sont retenues aux Iles-de-la-Madeleine, pourrait avantager les communications, principalement devant les problèmes qu'on rencontre avec les services de traversiers maritimes qui sont plutôt lents pour le déplacement vers Québec et Montréal.

Le **Président (M. Gratton):** L'honorable député d'Argenteuil, sur le même sujet, je pense.

**M. Saindon:** M. le Président, c'est au sujet des aéroports municipaux, est-ce que cela entre là-dedans?

**M. Mailloux:** Oui.

**Aéroports municipaux**

**M. Saindon:** Je voudrais savoir si la politique du ministère est encore de favoriser le développement des aéroports municipaux. Il y a eu, il y a un an ou deux, un programme qui a été annoncé, par lequel le ministère visait à développer régionalement certains aéroports municipaux. J'aimerais savoir si cette politique est encore considérée et, si possible, j'aimerais savoir le montant d'argent porté au budget pour le développement et l'aide au fonctionnement des aéroports municipaux en opération.

**M. Mailloux:** Dans les préoccupations de l'Office de planification du Québec, qui sont la préoccupation de l'officier du ministère des Transports, il y a eu une étude d'amorçage par l'Office de planification. J'ai déjà dit publiquement que, dans certains documents de l'Office de planification, il était question que nous cherchions à obtenir des crédits par l'intermédiaire de l'Office pour des améliorations à apporter aux aéroports qui sont situés dans les endroits les plus éloignés du Québec, qui n'ont pas peut-être une importance primordiale, comme aéroports, mais qui servent quand même à transporter ces populations au centre du Québec.

Par contre, l'Office de planification n'a pu amener à terme encore l'étude qu'elle avait faite à ce sujet.

Entre-temps, nos interventions sont quand même assez sporadiques et discrétionnaires. Nous intervenons par le biais de politiques de subventions à certaines demandes qui nous sont faites. Je pense avoir récemment accordé un montant d'environ \$50 000 à l'aéroport municipal de Roberval. Les municipalités prenant charge de l'aéroport, nous avons promis préalablement d'aider par une subvention du montant mentionné à l'achat de cet aéroport. Chaque cas qui nous est soumis au ministère est étudié à son mérite et, s'il est prouvé hors de tout doute qu'une région est quand même délaissée et qu'elle a des caractères particuliers qui font que le ministère doit intervenir... Prenons le cas, entre autres, de certaines pistes sur des îles: nous y apportons une attention tout à fait particulière. Le montant qui est en cause à l'intérieur des crédits est un montant de \$550 000 qui sert à des améliorations à des aéroports municipaux ou régionaux. Ce n'est pas suffisant pour l'ensemble des demandes qui nous viennent, mais on tâche de répondre aux demandes les plus pressantes.

**M. Saindon:** Je posais ma question parce que, dans le cas spécifique de l'aéroport municipal de Lachute, l'aéroport est situé dans un parc industriel, mais le fait que cet aéroport est très près de Mirabel oblige la municipalité, dans bien des cas, à des responsabilités qu'elle ne prévoyait pas si cet aéroport était demeuré strictement municipal et local. En fait, il y a beaucoup de petits avions qui se posent à Lachute parce qu'ils ne peuvent pas descendre à Mirabel et, par contre, les propriétaires ou les passagers de ces petits avions s'en vont à Mirabel. Entre autres, il y a un nombre grandissant de petits réactés. Alors, la piste actuelle peut recevoir ces petits réactés, mais c'est bien juste. Il y aurait lieu d'allonger cette piste d'à peu près 500 pieds. Il y a d'autres améliorations à faire, mais les coûts de travaux de ce genre sont tellement élevés que, bien sûr, la municipalité peut difficilement satisfaire aux exigences.

**M. Mailloux:** Je dois quand même ajouter ceci. Quand le ministère accorde une subvention, c'est après une étude technique qui est faite par les fonctionnaires du ministère et les exigences que nous apportons dans la dépense qui sera faite doivent satisfaire aux exigences du ministère.

Si nous nous apercevons que l'argent est dépensé de manière différente des suggestions apportées par nos officiers, à ce moment-là, même s'il y avait des demandes ultérieures de subventions supplémentaires, nous n'y donnerons pas suite si ce n'est pas conforme aux priorités indiquées dans l'attribution d'une subvention.

Je sais que, dans le cas dont parle le député d'Argenteuil, il y a déjà eu une subvention de \$25 000. Je ne voudrais pas dire que c'est dans ce cas spécifique où l'argent n'a pas été mis exactement à l'endroit où nos officiers pensaient qu'il

devrait être dépensé. Mais il faut absolument que, dans tous les cas, ça respecte les ententes prises avant que la subvention ne soit accordée.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Le ministre a parlé de l'aéroport de Roberval. Je voudrais porter à son attention une résolution qui a été acheminée au ministère, entre autres, à M. Lionel Chevrier, président de Québécois qui se lisait comme suit: Étant donné les besoins qui existent à cet endroit, je dirais dans l'ensemble du Lac-Saint-Jean qui constitue une porte d'entrée en fonction du développement du Moyen-Nord et également de la baie James... L'AFEAS, en l'occurrence, l'Association féminine d'éducation et d'action sociale nous fait parvenir une résolution dans le sens suivant: Attendu que la sous-région du Lac-Saint-Jean, en raison de son éloignement, a droit à un service aérien répondant aux besoins; attendu que Québécois s'est portée acquéreur d'Air Fecteau et doit, par conséquent, assurer ce service; attendu que l'aéroport de Roberval dessert actuellement tout le secteur Lac-Saint-Jean-Ouest, Chibougamau et même la baie James; considérant que la qualité de service est à réviser, à savoir le nombre d'envoies, l'assurance des départs et des arrivées, la correspondance des horaires avec les vols pour Québec, Montréal, Chibougamau et la baie James; considérant que le nouveau propriétaire doit répondre aux besoins de la population du Lac-Saint-Jean pour son transport aérien; considérant que l'aéroport de Roberval doit être muni de personnel et d'équipement nécessaire au service sécuritaire de sa clientèle... on concluait en disant: Nous demandons à l'honorable Lionel Chevrier, président de Québécois, l'étude de la situation actuelle sur les lieux mêmes du service par le directeur de la publicité, le responsable des filiales ainsi que le responsable de la clientèle. Nous exigeons aussi la présence d'au moins un membre du conseil d'administration.

Comme on le sait, la compagnie Air Fecteau a été achetée par Québécois.

À l'heure actuelle, il semblerait que cette filiale à elle seule ne peut assurer le transport des personnes d'une façon équitable et sécuritaire, en fonction des développements que je mentionnais tout à l'heure, que ce soit la baie James, Chibougamau ou le Moyen-Nord. Pour autant que le développement se continuera.

Québécois a présenté à la Commission canadienne des transports une requête visant à ajouter le point Chibougamau à son permis, ce qui lui permettrait de desservir en bloc les points suivants: Québec, Bagotville, Chibougamau et LG 2.

Je suis convaincu que le ministre connaît cette situation. Est-il en mesure de nous dire si, au niveau de son ministère, il y a une politique d'élaborée pour répondre à cette situation? Ou encore, y a-t-il des pressions qui se font sur le gouvernement fédéral, pour régulariser ou améliorer le système de transport aérien?

**M. Mailloux:** M. le Président, je n'ai pas le

dossier devant moi. A moins d'avoir un blanc de mémoire, il me semble que, dans la demande qui avait été faite par la ville de Roberval et transmise par le député du comté, il était question d'un transfert de propriété du terrain, qui appartenait soit au gouvernement fédéral ou au gouvernement provincial. Cela a été réglé du consentement du fédéral ou du provincial.

Dans l'autre doléance qui était apportée sur l'amélioration des services, la seule demande que nous avions, et que nous avons respectée était l'octroi d'un montant supplémentaire de \$50 000 s'additionnant aux fonds dont pourrait se servir la ville de Roberval, pour apporter à cet aéroport, des améliorations susceptibles de répondre aux exigences du milieu.

Je ne sache pas, à moins de faire une erreur involontaire, qu'on m'ait demandé autre chose. Il me semble avoir demandé à ce moment-là, si, en accordant le montant de \$50 000 et en acceptant le transfert des titres de propriété, on viendrait avec d'autres doléances. On m'a informé que la part du gouvernement provincial serait suffisante pour donner les services dont la population avait besoin.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Je ne sais pas s'il y a lieu d'ajouter d'autres renseignements. Etant donné que vous n'avez pas le dossier, j'imagine que vous pourrez communiquer...

**M. Mailloux:** Je me rappelle ce dossier, puisque la lettre envoyée à la ville de Roberval l'a été il y a quinze jours ou trois semaines, suite à la demande qui avait été faite par la ville de Roberval. Nous l'avons acceptée intégralement.

Pour les transferts de titres de propriété et sur la subvention à respecter qui avait été promise antérieurement, nous affirmons notre volonté de payer, durant l'exercice financier actuel, la somme demandée de \$50 000. Les montants additionnels, semble-t-il, venaient d'autres sources. Cela peut être municipal ou fédéral. Je n'ai pas la connaissance des sources de financement qui seraient nécessaires pour compléter les travaux qui pourraient être exécutés, mais on m'a dit que pour autant qu'on respectait la promesse faite antérieurement, ce que nous avons fait par lettre d'intention, cela réglerait le cas et on ne reviendrait pas pour une demande ultérieure.

#### Québecair

**M. Bédard (Chicoutimi):** Puisqu'on parle de Québecair, il y aurait peut-être un autre point sur lequel je vais demander jusqu'où le gouvernement peut exercer certaines pressions. C'est concernant le problème des retards qui se répètent de façon assez régulière, au niveau des arrivées et des départs concernant Québecair, compagnie québécoise. Sur ce sujet, sans expliciter plus qu'il ne le faut, l'AFEAS, également, avait fait une étude. D'ailleurs, une certaine commission avait siégé également au niveau de la région pour voir jusqu'à quel point on pourrait corriger cette situation.

Je crois qu'il est parvenu, au niveau du ministère, une résolution de l'AFEAS. Je vais la lire; ce sera la manière d'être le plus rapide. "Attendu que le transport par avion a pour but essentiel de faire gagner un temps précieux aux voyageurs; Attendu qu'à la suite de notre résolution, présentée en juin 1974, Québecair a donné l'assurance d'un service de qualité; Attendu qu'une heure à trois heures de route sont obligatoires pour avoir accès à l'aéroport de Bagotville pour une grande partie de la clientèle de Québecair au Saguenay-Lac-Saint-Jean; considérant que les avions de Québecair accusent des retards inadmissibles, presque à chaque envol; considérant que ces retards occasionnent la perte d'un temps précieux pour les usagers ayant des rendez-vous importants à des heures et des minutes précises; considérant le stress et la détérioration du climat humain qui s'accroissent dans la salle d'attente à mesure que le retard se prolonge; considérant que le service de Québecair n'a pas de concurrent dans la région" — puisqu'on nous a enlevé Air Canada — "considérant que, pour notre région éloignée, cette situation est absolument intolérable, nous demandons à Québecair de prendre les mesures immédiates qui s'imposent pour mettre fin aux retards d'envols qui se répètent de façon régulière".

Est-ce que, dans un cas précis comme celui-là, le ministère a la possibilité de communiquer avec les autorités de Québecair pour s'informer des causes de cette situation qui est déplorée?

**M. Mailloux:** Oui, le ministère a toujours, comme tout citoyen du Québec, je pense bien, la possibilité de demander quelles sont les causes d'un retard semblable, mais, à ma connaissance, je ne me rappelle pas que les plaintes dont on parle actuellement aient été dirigées au ministère des Transports. C'est possible, mais ce serait M. Charland ou d'autres fonctionnaires attachés au service aérien qui en auraient pris connaissance. De toute façon, je pense que le député de Chicoutimi sait pertinemment que la responsabilité des services aériens découle d'un autre ordre de juridiction. De toute façon, je vais revoir les documents qui auraient pu parvenir au ministère des Transports et je vérifierai s'il y a eu des pressions de faites pour des retards qui peuvent être ressentis sur certaines envolées et si on a demandé des corrections qui pourraient être apportées.

**M. Bédard (Chicoutimi):** S'il n'y a pas de documents qui sont parvenus au niveau du ministère, en tout cas, je le porte à l'attention du ministre, de manière qu'il puisse peut-être voir jusqu'à quel point il peut s'enquérir de la situation, demander à Québecair d'y remédier et nous faire connaître la réponse.

**M. Mailloux:** Disons que j'ai l'habitude de prendre connaissance des documents, même de manière sommaire, mais il ressort que celui-là ne rejoint d'aucune façon une préoccupation qui serait venue à mon attention. Je vais vérifier si cela s'est rendu et, le cas échéant, quelle recommanda-

tion a été faite par le ministère des Transports du Québec à l'endroit de la compagnie Québécoir ou à l'attention du gouvernement fédéral.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Je n'ai pas d'indication que c'est parvenu au ministère des Transports. Je vous le dis très simplement. Je profite de la commission parlementaire pour le transmettre à l'attention du ministre. J'espère que nous pourrions avoir une réponse.

**M. Mailloux:** Je le prends en note.

#### Mesures de sécurité

**M. Bédard (Chicoutimi):** Toujours au niveau de l'aviation, concernant les mesures de sécurité dans l'aviation civile privée du Québec, on sait que l'année 1975/76 a été marquée par de nombreux accidents de petits avions privés au Québec. Est-ce qu'on pourrait savoir — je ne sais pas jusqu'où le ministre peut s'avancer dans une réponse — quelle est la responsabilité du ministère québécois des Transports en matière de sécurité des avions privés? Il pourrait peut-être aussi nous dire quelles mesures le ministère a déjà prises afin de limiter le nombre de ces accidents au niveau de la prise de mesures de sécurité additionnelles ou autres.

**M. Mailloux:** On m'informe que le service aérien produit annuellement une liste de toutes les compagnies qui respectent les critères de sécurité dont on parle actuellement. Cette liste est fournie publiquement.

En dehors de cette précaution que prennent nos officiers du service aérien, comme la responsabilité en appartient quand même à un autre ordre de gouvernement, je ne sais pas qu'on se rende, actuellement plus loin.

Par contre, lors de rencontres récentes que j'ai eues avec le représentant des pilotes du gouvernement, M. Demers, qui, incidemment, était celui qui a été faire des représentations lors des discussions sur les difficultés des contrôleurs aériens dans les communications air-sol...

**M. Bédard (Chicoutimi):** Je vais en parler aussi tout à l'heure.

**M. Mailloux:** ... je pense que M. Demers est quand même assez bien connu de tous ceux qui fréquentent le service aérien. Lors des rencontres récentes que j'ai eues avec lui, il est question qu'au lieu de demander à des firmes de consultants certaines indications pour informer le gouvernement du Québec et le ministère des Transports, nous fassions appel à la compétence de certains de nos officiers qui sont attachés au service aérien et qui dans plusieurs matières, pourraient probablement nous conseiller aussi adéquatement.

Alors, il n'y a pas encore de décision rendue. J'étudie présentement avec M. Charland de quelle façon nous pourrions utiliser les services de nos

officiers qui semblent vouloir aider le ministère des Transports dans toutes les questions techniques qui relèvent des services aériens et autres pour lesquels nous avons l'habitude de confier des mandats à des firmes de spécialistes. Peut-être qu'à des coûts moindres, on pourrait avoir des renseignements tout aussi valables avec nos propres officiers. Nous sommes en train de faire l'inventaire de tout cela pour voir de quelle façon cela pourrait permettre au ministère des Transports de recevoir les renseignements dont il a souvent besoin.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Est-ce qu'au ministère des Transports du Québec il y a une équipe de la division des enquêtes sur les accidents d'avions pour s'occuper de faire des recherches concernant tout accident d'avion, tout écrasement ou même tout incident qu'il peut y avoir? Et si c'est le cas, je pense que c'est le cas. Non? C'est le fédéral?

**M. Mailloux:** Sauf s'il s'agit d'un avion de notre propre service. Dans tous les autres cas, c'est le fédéral qui a la responsabilité d'enquêter sur les accidents de tout type d'avion.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Alors, le Québec n'enquête en aucune façon sur les accidents d'avions, si minimes soient-ils.

**M. Mailloux:** Exact.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Le ministre trouve-t-il que c'est une carence? Cela serait peut-être une action à envisager de la part du gouvernement du Québec. Je comprends que cela représente des déboursés.

**M. Mailloux:** Oui.

**M. Bédard (Chicoutimi):** C'est peut-être faire double emploi d'une certaine façon. Du moins, si ce n'est pas le cas, si le gouvernement du Québec n'en a pas l'intention ou ne fait pas d'enquête lorsqu'il y a des accidents d'avions, sauf lorsque ses propres avions sont concernés, y a-t-il une communication avec le fédéral, avec cette division des enquêtes qui existe au fédéral, pour être mis au courant des renseignements que cette division des enquêtes peut recueillir sur place afin d'être en mesure de suggérer des moyens susceptibles de diminuer le nombre d'accidents?

**M. Mailloux:** M. le Président, je pense que le gouvernement fédéral qui a autorité sur ce type d'enquêtes, d'après les informations que nous avons, de toutes les enquêtes qui ont été menées sur ces accidents passés, fait quand même, avec les spécialistes qu'il a entre les mains, le nécessaire pour apporter ses conclusions. Elles sont soumises à l'attention de tout le monde, le ministère des Transports, comme d'autres, mais non pas au ministère des Transports québécois, en particulier. Ce n'est pas notre responsabilité et

j'imagine quand même que si le gouvernement du Québec assumait une responsabilité dans ce secteur, il faudrait qu'il fasse les dépenses qui s'imposent et, jusqu'à preuve du contraire, il n'est pas évident que des enquêtes ont été mal conduites dans le passé. Tant que nous vivons en régime fédéral, à ce que je sache, il faut quand même accepter les responsabilités qui sont d'un autre ordre de gouvernement et lui laisser assumer ses responsabilités. Mais nous n'avons pas de doléances, parce que...

M. Bédard (Chicoutimi): Remarquez que je ne soulève pas la question parce que je veux laisser planer un doute que les enquêtes menées à la suite d'accidents d'avions sont mal faites ou incomplètes. Sauf que, si je me pose la question, c'est surtout à cause des accidents qui se produisent sur le territoire québécois, tout en tenant compte que c'est la responsabilité du fédéral de faire ces enquêtes. Il me semble qu'il y aurait avantage à ce que le fédéral fasse part au ministère des Transports du Québec, des conclusions ou des analyses qu'il doit faire à la suite d'accidents d'avions. Cela pourrait être facilement acceptable, je pense, même dans un cadre fédéral. J'imagine que les études, c'est-à-dire les expertises qui sont faites par les enquêteurs de la division fédérale, à la suite d'accidents d'avions, leur permettent de tirer des conclusions sur certaines améliorations qu'ils devraient apporter, que ce soit au niveau de la construction d'appareils, de la surveillance spéciale peut-être de certains aéroclubs privés, déterminés et que ces conclusions auxquelles les enquêteurs arrivent, ce n'est peut-être pas bête que d'une part le Québec en soit informé ou soit même informé des raisons, des résultats des constatations et des résultats d'enquêtes faites par le fédéral, de manière que le Québec en les analysant puisse avoir peut-être aussi des suggestions à faire au fédéral.

M. Mailloux: M. le Président, il ressort quand même que les conclusions de toutes les enquêtes menées par le gouvernement fédéral, sur des accidents d'avion, sont publiques et sont à la disposition de nos services aériens. Chaque fois qu'il y a une conclusion d'une enquête et que des recommandations sont faites, nos propres services aériens, comme d'autres compagnies de service aérien s'en servent pour tâcher d'éviter des accidents semblables. Mais, il est indiscutable que ces informations sont à la disposition de tous ceux qui sont dans l'activité dont on parle. Je ne sache pas, même si nous faisons nos propres enquêtes additionnées à celles qui sont déjà faites par le gouvernement fédéral que cela ajouterait un éclairage nouveau au dossier. Tous les services aériens gouvernementaux ou autres possèdent l'ensemble des recommandations, qui sont faites chaque fois qu'il y a un accident, et des précautions à prendre, pour éviter de tels accidents.

Je pense que c'est à la disposition de tous ceux qui volent et cela leur permet, je pense, d'éviter que des situations semblables se reproduisent.

Quand il y a des recommandations pour certains équipements supplémentaires qui doivent être ajoutés, l'ensemble des compagnies aériennes est quand même averti chaque fois qu'il y a des conclusions apportées par une commission d'enquête.

### Contrôleurs aériens

M. Bédard (Chicoutimi): Tout à l'heure, le ministre a fait allusion à la langue de communication aérienne, se référant à ce qu'on appelle l'affaire des contrôleurs aériens. Je ne veux pas reprendre tout le débat qui a eu lieu là-dessus, toutes les interventions. Nous avons eu l'occasion personnellement de poser des questions à l'Assemblée nationale sur ce problème de la langue de communication aérienne et certains ministres, dont le ministre des Transports et le Solliciteur général, se sont prononcés sur ce sujet. Ils considéraient que la situation qui existait était inadmissible. Je voudrais savoir quelles ont été, d'une façon globale, les démarches du ministère dans l'affaire tristement célèbre de la langue de communication aérienne qui n'est d'ailleurs pas réglée et qui continue à faire les frais de discussions et de contestations.

M. Mailloux: Il est indiscutable que le gouvernement du Québec a appuyé de manière formelle les revendications des pilotes d'expression française.

M. Bédard (Chicoutimi): De quelle manière les a-t-il appuyés? Est-ce que c'est seulement par une déclaration en Chambre ou si des actes bien précis ont été posés?

M. Mailloux: Je pense qu'il les a appuyés par des messages qui ont été envoyés au gouvernement fédéral, d'abord. Je les ai appuyés moi-même auprès de M. Lang lors d'une rencontre récente et je me suis permis, au nom du gouvernement du Québec, de féliciter M. Lang, qui est d'expression anglaise, de la prise de position assez catégorique qu'il a eue lors des réunions et dont la presse a fait écho assez largement. M. Lang n'a pas eu, je pense, quelques minutes faciles lors de son intervention appuyant catégoriquement les opinions qui avaient été émises précédemment par un ministre d'expression française à Ottawa, M. Marchand. M. Lalonde, également, a fait de nombreuses représentations, étant donné qu'il est le responsable de l'application de la loi 22.

Quand l'Association des pilotes gouvernementaux s'est présentée à cette réunion à Montréal, l'association n'avait pas les crédits nécessaires pour défendre les droits du français. M. Demers est venu me rencontrer pour me demander si je voulais solliciter du gouvernement du Québec l'autorisation de disposer des sommes nécessaires pour leur permettre d'aller faire des représentations pour le Québec. Il demandait que ce soit le gouvernement du Québec qui assume au moins les responsabilités. C'étaient quelques milliers de

dollars qui étaient en cause et j'ai autorisé, au ministère des Transports, le sous-ministre à faire le nécessaire pour assumer la responsabilité des sommes qui seraient dépensées par ceux qui défendaient les droits du Québec lors de ce meeting à Montréal. Cela a été fait, cela a été accepté.

Je pense qu'on doit quand même féliciter M. Demers et les pilotes gouvernementaux de la prise de position qui est la leur et qui rejoint les préoccupations du gouvernement du Québec. Je ne voudrais pas ajouter à toutes les paroles qui ont été dites là-bas, mais on sait qu'il y a eu passablement d'émotivité dans les revendications qui ont été apportées par les pilotes d'expression anglaise, mais le débat se continue. J'espère que, vu la prise de position formelle du gouvernement fédéral et du gouvernement du Québec, un jour ou l'autre, on en arrivera à une solution équitable pour que chacun de ceux qui s'expriment dans une langue ou l'autre, sans que cela mette la vie de personnes en danger, puisse s'exprimer dans la langue qui est la sienne. Ces gens ont l'appui formel du gouvernement du Québec et j'ai eu la conviction profonde, en rencontrant M. Lang récemment, qu'il garderait son appui inconditionnel aux demandes faites par les pilotes d'expression française.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Est-ce que cela va se limiter à des appuis du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial? C'est une position très claire de ce côté, mais, au bout de la ligne, il n'y a pas tellement d'attitudes fermes qui font que le problème se règle. Il me semble que, dans certains cas, on l'a vu il n'y a pas tellement longtemps avec la loi 23, quand le gouvernement a décidé de faire quelque chose, il adopte une loi dans ce sens, il fait en sorte...

**M. Mailloux:** Cela ne veut pas dire...

**M. Bédard (Chicoutimi):** ... que la loi soit respectée.

**M. Mailloux:** ... que c'est respecté le lendemain.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Non, mais, à ce moment-là...

**M. Mailloux:** ... quelle que soit la loi qu'on adopte.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Je pense qu'à ce moment-là le syndicat prend ses responsabilités, le gouvernement prend ses responsabilités si des situations spéciales se présentent. Parce que je me rappelle avoir soulevé ce problème de la langue des communications aériennes, il y a au moins un an, concernant surtout la situation qui était faite aux pilotes à cause des travaux de la baie James, où toutes les communications se faisaient en anglais. Ceci avait pour conséquence même de mettre de côté certains pilotes qui ne maîtrisaient peut-être pas l'anglais aussi bien que

d'autres. Cela remonte quand même à au-delà d'un an. Le ministre admettra que la situation est encore en discussion.

C'est assez difficile de comprendre que ce soit encore en discussion, alors qu'on sait que le gouvernement fédéral est d'accord et, pour une fois, le gouvernement provincial aussi. La bataille continue tout le temps.

**M. Mailloux:** M. le Président, il faudrait quand même admettre qu'on parle des vœux qui ont été exprimés par les deux niveaux de gouvernement et on pourrait légiférer dans ce sens de manière que ce soit formel, radical, ça...

**M. Bédard (Chicoutimi):** Le gouvernement du Québec devrait, au moins, demander le respect de la loi. Certaines lois sont adoptées, il en demande le respect, et on sait qu'il sévit quand il y a violation. Il me semble que la loi 22 doit être respectée comme les autres.

**M. Mailloux:** M. le Président, on admettra que, si l'ensemble des pilotes d'expression anglaise, qui viennent sur le territoire du Québec, décident un bon matin de se mettre en grève et de ne pas donner suite à une volonté exprimée par les deux gouvernements de se servir essentiellement de la langue française, je me demande de quelle façon, moi, comme ministre des Transports, je suis en mesure d'assurer les passagers de leur complète sécurité s'il y a quand même une désobéissance qui se fait de la part des pilotes d'expression anglaise qui sont majoritaires, ceux qui viennent aux aéroports québécois, que ce soit à Montréal ou ailleurs.

Je pense que, même s'il y avait une loi adoptée et si, demain matin, arrivaient des grèves successives bloquant tous les aéroports québécois, on serait pris dans un autre problème assez difficile à résoudre. Les démarches qui se font actuellement et qui semblent quand même annoncer que des résultats tangibles parviendront, c'est peut-être une volonté d'agir qui est aussi bonne qu'une autre, s'il arrivait qu'on adopte une loi et qu'il y ait un non-respect de cette loi.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Enfin. Le ministre admettra que ça peut être discutable. Est-ce qu'il serait d'accord, devant ce problème qui est encore d'actualité, au moment où on parle, pour déposer la correspondance qui s'est échangée entre son ministère, entre le provincial et le fédéral sur cette question précise de la langue de communication?

**M. Mailloux:** La correspondance échangée devra être déposée par le Solliciteur général qui a l'autorité du respect de la loi 22, parce qu'à moins que mes sous-ministres aient eu des écrits avec les autorités fédérales, les rencontres et les discussions que nous avons eues avec les autorités fédérales se sont faites de manière verbale entre M. Lang et moi-même. Les rencontres ont été verbales et celles avec son prédécesseur, M. Marchand, au début de la discussion, ont eu lieu ici à

Québec et à Ottawa mais de manière verbale également lors des rencontres entre les deux ministères.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Pour ce qui est du ministère des Transports.

**M. Mailloux:** Oui, par contre, je sais que, quant au Solliciteur général, je suis valablement informé qu'il pourrait déposer certains dossiers sur l'appui qu'il a apporté aux contrôleurs aériens et pilotes d'expression française.

### Aviation civile

**M. Bédard (Chicoutimi):** On y reviendra à ce moment-là.

Au début de mars 1976, l'Association des gens de l'air du Québec offrait au ministère de participer financièrement à un projet d'étude dont le but était de tracer le portrait de l'aviation civile au Québec. Est-ce que le ministère est intéressé dans cette étude?

**M. Mailloux:** A ma connaissance, non.

**M. Bédard (Chicoutimi):** La réponse du ministre est que vous n'êtes pas intéressé ou que vous n'avez pas été informé?

**M. Mailloux:** Non, non, mais jusqu'à maintenant, il n'y a pas eu de participation de la part du gouvernement québécois à l'étude sur l'aviation civile. On a été informé, oui. Une abondante documentation a été envoyée au ministère des Transports, mais je ne sais pas à ce moment-ci que le gouvernement du Québec soit directement impliqué dans l'étude en question. Je pourrai ultérieurement, étant donné l'absence de mon sous-ministre principal, M. Charland, compléter ma réponse, s'il y a lieu.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Est-ce que le ministre envisage la possibilité de participer financièrement à ce projet d'étude pour tracer un portrait de l'aviation civile au Québec, qui, j'imagine serait nécessaire?

**M. Mailloux:** C'est un peu vague dans mon esprit. Devant la multiplicité des problèmes, je sais qu'à quelques occasions M. Charland a fait référence à la documentation qui nous parvenait relativement à cette étude, mais je ne me rappelle pas jusqu'où allait notre préoccupation. Il faudrait que je m'informe plus précisément auprès de lui afin de vous informer valablement.

M. le Président, si on me le permet, il y a eu hier une question à laquelle je n'ai pas voulu répondre, parce que l'ordre ne venait pas du ministre des Transports, relativement à ceux qui peuvent se servir des avions du gouvernement.

J'avais reçu en date du 25 juin 1975 une directive du président de l'Assemblée nationale que je voudrais déposer et dont je voudrais donner lecture, si vous me le permettez. Cela concerne le député des Iles-de-la-Madeleine.

La note de service était adressée à M. Benoît Sainte-Marie, services aériens, en date du 3 juillet 1975, suite à lettre du 25 juin du président de l'Assemblée nationale:

"Veuillez trouver sous pli photocopie d'une lettre que je reçois de M. Jean-Noël Lavoie, relativement aux voyages de M. Louis-Philippe Lacroix aux Iles-de-la-Madeleine. Je désire vous informer que j'approuve ces recommandations et vous saurais gré de vous y conformer".

La lettre qui m'était envoyée le 15 juin se lisait ainsi:

"M. le ministre,

Les commissaires de la Commission de régulation interne de l'Assemblée nationale, lors de la réunion tenue le 17 avril 1975, ont recommandé d'accorder au député du district électoral des Iles-de-la-Madeleine la permission de nolisier un appareil du service aérien gouvernemental, pour se rendre dans son district électoral, à certaines conditions et aux conditions suivantes:

"1 - Lorsque appelé à se rendre dans son district électoral, il lui était difficile de le faire par les moyens de transport en commun réguliers;

"2- Pour tout usage du service aérien gouvernemental utilisé dans de telles circonstances, le député devra indemniser le ministère des Transports du montant équivalant à un voyage qui lui est remboursé, à raison de \$0.17 du mille, par l'Assemblée nationale;

"3- Ce nombre de voyages ainsi effectués ne devra, en aucun cas, excéder douze voyages aller-retour, annuellement.

"Auriez-vous l'obligeance de faire le nécessaire, soit par arrêté en conseil, directive ou autre, afin que la présente recommandation puisse être mise en application?

"Vous remerciant à l'avance de votre aimable collaboration, je vous prie d'agréer, M. le ministre, mes salutations distinguées.

"Jean-Noël Lavoie, président de l'Assemblée nationale.

"P.S. La présente remplace celle adressée au ministre Mailloux, datée du 23 avril, sur le même sujet."

Je peux déposer pour les représentants de l'Opposition officielle ces deux documents, avec l'autorisation que j'ai demandée au président de l'Assemblée nationale, qui n'a pas fait d'objection à ce dépôt.

**M. Bédard (Chicoutimi):** D'accord. C'est la copie qui nous revient?

Pour terminer ce programme, ce qui effectivement, compléterait l'étude des crédits du ministère des Transports...

**M. Mailloux:** Allez.

### Politique portuaire du Québec

**M. Bédard (Chicoutimi):** Il resterait un sujet que je voudrais aborder, à savoir la politique portuaire québécoise.

Je sais que, l'an dernier, lors de l'étude des crédits du ministère des Transports, nous avons voulu aborder le problème de la politique portuaire du gouvernement.

On nous a référés, à ce moment, à l'étude des crédits de l'OPDQ pour en arriver à la conclusion qu'à l'OPDQ, lorsque nous avons soulevé le problème, nous avons fait face à un renvoi, à l'étude des crédits du ministère des Transports.

Je sais qu'hier le ministre nous a dit qu'il ne pouvait pas nous répondre grand-chose là-dessus...

**M. Mailloux:** Oui, je peux vous informer davantage.

#### Etudes en cours

**M. Bédard (Chicoutimi):**... étant donné que certaines études en cours n'étaient pas terminées. Il reste quand même que certaines études ont été faites, notamment, en ce qui regarde le port de Montréal. Des prises de positions très fermes ont été faites, que ce soit par la Chambre de commerce, ou même des études qui ont quand même été complétées sur l'état de la situation, tout au moins, par l'OPDQ, concernant la situation qui prévaut au port de Montréal à l'intérieur du Canada.

Entre autres, la Chambre de commerce de Montréal, par l'entremise de son président du temps, M. Pierre Shooner — cela remonte au mois de septembre 1974 — spécifiait que le port de Montréal était carrément désavantagé par le gouvernement central, par rapport aux autres ports du Canada et que la situation à Montréal, par rapport aux autres, au Canada, constituait vraiment un autre cas de fédéralisme non-rentable.

Pour appuyer ses accusations, entre autres, M. Shooner répondait avec un certain enthousiasme aux autorités du port de Montréal en rappelant que 40% de la valeur des marchandises manutentionnées dans les ports canadiens passaient par le port de Montréal au début du siècle, alors que cette proportion était baissée à 6%, au moment où ce dernier faisait sa déclaration; encore une fois, vers le mois de septembre 1974. Le directeur général mentionnait que l'attitude du gouvernement central était encore plus néfaste qu'on ne peut le penser vis-à-vis du port de Montréal, puisque, en plus d'avoir fait participer tous les Canadiens à la construction de la voie maritime, entre autres, ils épongeaient, annuellement, les déficits de fonctionnement de la Voie maritime, ce qui représentait environ \$35,6 millions simplement l'année 1974.

Suite à cet énoncé de situation, il y a eu le rapport de l'OPDQ qui a été publié et qui arrivait quand même, après étude de la situation, à des conclusions très précises. Entre autres, l'étude de l'OPDQ disait que la situation du port de Montréal était vraiment un cas de discrimination.

L'OPDQ faisait certaines recommandations en les appuyant sur des arguments très précis. Je vais en citer quelques-uns, entre autres:

"Attendu que le Conseil des ports nationaux, dans sa préoccupation de maintenir un équilibre entre les ports canadiens n'a jamais et ne favorisera jamais le développement des ports du Qué-

bec de façon à bénéficier au maximum de leurs avantages comparatifs par rapport à ceux des Maritimes;

"Attendu que le développement portuaire des provinces maritimes dépend exclusivement du dynamisme local et, en particulier, des gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick;

"Attendu que le port de Québec n'est pas un superport, à cause du tirant d'eau limité et de la superficie limitée des terrains adjacents au bord de l'eau;

"Attendu que la stratégie du fédéral — il me semble que ce sont des accusations très précises sur l'état de la situation, et je continue — semble celle de faire croire que les battures de Beauport constituent un port en eau profonde ou un superport et que, connaissant ses limites du point de vue du tirant d'eau et de la superficie de terrains, le développement d'un superport en eau profonde se fera réellement dans la région d'Halifax ou de Saint-Jean, il était recommandé que le gouvernement du Québec passe immédiatement à l'action sur trois plans principaux, à savoir sur le plan de la législation, sur le plan des investissements et sur le plan des études."

Le rapport, entre autres, faisait état des tarifs ferroviaires entre les ports des provinces maritimes et le Québec, l'Ontario et l'Ouest; les tarifs ferroviaires consentis désavantageaient carrément le port de Montréal. Je n'ai pas l'intention, quand même...

**M. Mailloux:** C'est le rapport de l'OPDQ...

**M. Bédard (Chicoutimi):** C'est le rapport de l'OPDQ, dans les recommandations que faisait l'OPDQ, à ce moment, pour demander une législation immédiate de la part du gouvernement du Québec. L'OPDQ exigeait, entre autres, que le gouvernement du Québec affirme au plus tôt sa ferme intention de développer un véritable superport en eau profonde pour recevoir les gros navires conteneurs en aval de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent, afin de pouvoir utiliser le chemin de fer qui n'existe que sur cette rive où de vastes terrains et une profondeur d'eau suffisante sont disponibles.

Entre autres, le rapport de l'OPDQ demandait que le gouvernement du Québec mette sur pied une société portuaire québécoise qui aura pour but de promouvoir et de développer les sports de Montréal et de Québec, et le futur superport en eau profonde, en donnant des objectifs très précis à cette société qui serait formée par le gouvernement, si le gouvernement agissait, naturellement. Je pense que, sans en parler davantage, il reste que des études ont été faites et elles n'ont été contredites d'aucune façon. Il y a déjà un état de la situation qui a été dénoncé et qui montre justement que le port de Montréal est loin de prendre de l'expansion; au contraire, il est en train d'en perdre continuellement et ce, au profit des autres ports dits nationaux, canadiens, alors que cette situation arrive, alors que le port de Montréal a une situation géographique

représente beaucoup plus d'avantages que bien d'autres ports nationaux qui sont favorisés par le fédéral et ce, sur bien des points.

Alors, je voudrais savoir, face à ces études qui remontent quand même déjà à deux ans, si on peut s'attendre que le ministère des Transports ou que le gouvernement soit capable de nous dire quels efforts ont été faits jusqu'à maintenant pour pallier cette situation. Quels sont les éléments, même s'ils ne sont pas complets, dont le gouvernement entend tenir compte dans l'élaboration d'une véritable politique portuaire?

**M. Mailloux:** M. le Président, je pense que tous les rapports, aussi sérieux soient-ils, qui viennent des fonctionnaires des ministères ou de l'Office de planification, sont très valables.

C'est un inventaire de toutes les recommandations qui sont faites par les organismes en place, les rapports annuels, les statistiques qui démontrent de quelle façon le transport des marchandises ou des personnes se dirige vers un coin du Canada plutôt que vers l'autre.

Il ressort, cependant, que toutes les études qu'a poursuivies l'Office de planification et de développement du Québec, n'étaient pas une vérité de foi, ex cathedra. Il fallait quand même qu'à ces études, des recherches plus intensives et plus étoffées soient entreprises qui permettent au gouvernement de se prononcer de manière plus valable sur une intervention ou des interventions qu'il serait appelé à faire.

Dans le cours de l'année 1976/77, en fait, au budget, il y a des sommes de \$700 000 pour les études en question qui permettraient à des firmes de spécialistes de fouiller attentivement tous les points qui ont été soumis à l'attention du public. Je voudrais faire rapport ici de trois études en particulier qui ont été commandées par le ministère des Transports. La première est décrite de la façon suivante: Le ministère des Transports désire obtenir l'autorisation afin de retenir les services d'une société en vue d'effectuer une étude du port de Montréal. L'objet de cette étude porte principalement sur les points suivants.

Premièrement, l'inventaire des caractéristiques physiques de la zone portuaire, a) Les courants prédominants. La nature et l'influence de la glace, b) La nature et la topographie des fonds et le littoral, c) Les équipements tels que les bâtisses, les réservoirs, les utilités publiques, les terrains du port.

Deuxièmement, l'inventaire des caractéristiques socio-économiques de la zone urbano-portuaire ainsi que la projection du potentiel de cette aire en y incluant l'implantation d'un parc industriel relié au port.

Troisièmement, l'organisation et l'aménagement du site en fonction de la meilleure utilisation du port de Montréal, compte tenu des besoins industriels et commerciaux existants et futurs.

Quatrièmement, la société doit prévoir des rencontres mensuelles avec le sous-comité interministériel, Transports et Richesses naturelles, lequel comité sera chargé de diriger et de coordonner lesdites études.

Cinquièmement, soumettre un rapport à cet effet.

Les fonds sont disponibles: \$300 000 par le ministère des Transports et \$100 000 qui viennent de l'Office de planification et de développement du Québec. Cet arrêté en conseil est daté d'octobre 1975.

Une deuxième demande est faite en vue d'une étude d'une vingtaine de ports locaux sur les 131 que compte le Québec, les exigences sont les suivantes. Cette étude portera principalement sur ces points: a) Etablir l'inventaire des données statistiques pour une même année, si possible la dernière, des disponibilités de chacun de ces ports, b) Confectionner, à la suite d'un relevé, un plan d'échelle des informations suivantes: localisation des infrastructures portuaires à partir surtout de divers dossiers existants; localisation des équipements mobiles et permanents; schématisation des installations portuaires, y compris les mesures exprimées en pied et la nature des matériaux de construction; utilisation du sol, des terrains affectant le port; évaluation visuelle de la qualité des structures, c) Déterminer l'influence de ces ports sur l'économie régionale et proposer, s'il y a lieu, la transformation nécessaire au développement futur desdites régions, d) Soumettre un rapport à cet effet.

Ces crédits sont à même les crédits du ministère des Transports et les rapports doivent être transmis au comité interministériel, et également aux Transports et aux Richesses naturelles.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Pourrait-on déposer ces documents?

**M. Mailloux:** Je pourrais répondre par écrit.

**M. Bédard (Chicoutimi):** J'espère que vous n'avez pas d'objection à les déposer. C'est une étude qu'on demande.

**M. Mailloux:** Ces documents sont déposés à la commission des engagements financiers. Vous les avez.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Bah!

**M. Mailloux:** ... passe aux commissions des engagements financiers et ils ont tous été...

**M. Bédard (Chicoutimi):** Disons que pour plus de sécurité...

**M. Mailloux:** Je vous enverrai des copies des CT en question. Ils sont assez barbouillés. Ils ont des notes dans la marge.

La troisième étude consiste à poursuivre des recherches techno-économiques requises en vue d'en arriver à faire le choix d'un site pour l'implantation d'un complexe portuaire et pétrolier le long du Saint-Laurent.

M. le Président, je ne voudrais pas m'embarquer dans un dédale de considérations. Il ressort quand même que malgré tout ce qui a été dit dans les journaux sur le port de Montréal, le désintéress-

sement du gouvernement fédéral sur les privilèges qu'on devrait accorder au port de Montréal comparativement à d'autres ports, il y a quand même quantité de facteurs qui font qu'un port prend de l'importance et qu'à un certain moment, d'autres utilisateurs s'en désintéressent.

Il y a d'abord les facteurs dont a parlé le député de Chicoutimi, mais qui font que, peut-être, dans les dernières années, comme on l'a constaté par l'importance des constructions navales dans différents chantiers du monde entier, on allait vers des constructions assez importantes, qui rejoignaient beaucoup plus que la possibilité navigable, entre Québec et Montréal, de l'ensemble des flottes marchandes qu'on rencontre actuellement dans le monde entier. Je me rappelle qu'il y a une vingtaine d'années, quand on dirigeait vers Montréal des cargos d'au-delà de 25 000 tonnes, ce n'était pas fréquent parce que la construction navale se limitait à peu près à ces tonnages. On a vu une montée en flèche de cargos, de pétroliers, de superpétroliers qui devaient quand même avoir les facilités de navigation qu'on ne trouve pas entre Québec et Montréal et qu'on ne trouve pas non plus entre l'île aux Coudres et Québec. Heureusement, il semblerait que c'est en train de se résorber et que la construction viendra peut-être sur l'ensemble du transport: marchandises, vrac solide ou vrac liquide, à des proportions plus raisonnables pour les ports qui ne disposent pas de l'eau suffisante à une navigation efficace, sans danger. Cela rejoindra davantage les possibilités qu'offre Montréal. C'est quand même un escalier qu'on ne peut pas oublier, le Saint-Laurent, un escalier en quelques paliers. Il y a trois paliers principaux qui vont jusqu'à l'est de la pointe de l'île aux Coudres, le deuxième vient vers Québec et c'est Québec et Montréal. Quand on a navigué quelques années dans le Saint-Laurent, on sait que cela arrive souvent que, même des transporteurs de 30 000 tonnes, quand ils naviguent entre Québec et Montréal, traînent le fond ou sont près de traîner le fond à différentes occasions, avec tous les dangers inhérents.

C'est peut-être une des raisons pour lesquelles le port de Montréal, devant des constructions aussi importantes dans les chantiers maritimes, n'avait pas toutes les facilités de navigation qu'on trouvait dans d'autres ports, tels Québec et plus principalement Sept-Îles et les ports de la côte atlantique ou de la côte pacifique.

Il y a également le phénomène de la modification qui a été apportée devant les coûts prohibitifs de la manutention. On a vu un changement profond des habitudes des expéditeurs qui, aujourd'hui, expédient davantage par conteneurs. Cela a changé radicalement la venue de la marchandise vers certains ports. On se rappelle que, dans Montréal, ce n'est peut-être pas un grief que je fais, mais il y a tellement eu de grèves successives dans le port de Montréal qu'on a vu quand même quantité d'armateurs se désintéresser du port de Montréal et diriger les expéditions vers des ports où la paix syndicale semblait davantage respectée. Ce sont des phénomènes, quand même,

qu'on ne peut pas, peut-être, mettre en priorité, mais qui sont quand même des raisons à l'esprit des armateurs. Quand on voit un cargo de 20 000 ou 30 000 tonnes qui est immobilisé à un quai pendant des semaines, vous vous imaginez que, sur le profit qu'espère un armateur, il est drôlement dérangé en fin d'année.

Il faudrait quand même, avant que le gouvernement du Québec dise de quelle façon, il entend agir pour la protection des ports qui sont sur son territoire, qu'il insiste auprès des autorités fédérales ou que son action se concrétise davantage. Les études des spécialistes complètent peut-être les études sommaires qu'avait faites l'OPDQ, études que je respecte venant de l'Office de la planification, mais lui-même demandait que cela soit complété par des spécialistes qui oeuvrent dans ce milieu. Les études seront remises, je pense, dans le courant de l'année. Il sera alors possible au gouvernement du Québec, aux différents ministères qui sont impliqués, de se prononcer sur les recommandations qu'on voudra faire. Je pense qu'il serait prématuré qu'une action soit entreprise avant que nous ayons un éclairage complet de toute la situation, de l'éventail de toutes les raisons qui font qu'on délaisse ou qu'on avantage une région portuaire plus qu'une autre. Je pense que c'est plus compliqué qu'on semble le mentionner à première vue et, avant de faire des investissements extrêmement considérables, il ne faudrait pas que cela soit fait au mauvais endroit.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Je comprends qu'il faille des études assez poussées avant d'en arriver à l'élaboration définitive d'une politique portuaire, mais il reste quand même qu'il y a peut-être un état d'urgence qui fait que, avant d'en arriver à cette politique portuaire globale, certaines actions pourraient peut-être être posées par le gouvernement du Québec.

Jusqu'à quel point y-a-t-il un état d'urgence? Les chiffres que je donnais tout à l'heure au ministre des Transports, de même que les références que je faisais à l'étude de l'OPDQ sont révélateurs de l'état de la situation. Encore tout dernièrement, et ceci remonte à la fin de 1975, il y avait certaines situations qui existaient encore et qui étaient telles qu'il me semble qu'une action du gouvernement doit être posée avant l'élaboration d'une politique globale. Entre autres, on faisait état de deux éléments additionnels, concernant les tarifs des trains. On disait ceci: Au moins trois agents maritimes ont en effet confié au journal *Le Soleil* que des politiques tarifaires des chemins de fer établies par le gouvernement fédéral favorisent les ports de l'Atlantique, soit Halifax et Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, que la baisse de volume est en grande partie attribuable à l'incertitude des agents maritimes à cause des conflits ouvriers — on mentionnait cela également — et on mentionnait aussi les chiffres suivants. Selon le Conseil des ports nationaux, durant les sept premiers mois de 1975, le volume a baissé de 26% à Québec, de 27% à Trois-Rivières et de 8% à Montréal, et on précisait que ces baisses faisaient suite

à une autre baisse qui avait eu lieu l'année précédente. Devant cette situation, on assiste tout simplement au mutisme du Conseil des ports nationaux lorsqu'on lui demande pourquoi on a développé des installations pour conteneurs plus vite dans les ports de l'Atlantique que sur le Saint-Laurent.

Il me semble, tout en reconnaissant la nécessité d'étude poussées en vue de l'élaboration d'une politique globale, que ce sont des situations d'urgence, si elles existent vraiment, et qui obligent le gouvernement à une action immédiate, à des représentations vis-à-vis du gouvernement fédéral, si les politiques du fédéral sont à ce point désavantageuses pour les ports de Québec et de Montréal par rapport aux autres ports du Canada. Il me semble qu'il y va d'une question de justice, surtout si on tient compte de l'importance économique que ces deux ports peuvent avoir sur l'ensemble de l'économie du Québec.

**M. Mailloux:** M. le Président, avec le député de Chicoutimi, je serais d'accord que les politiques des subventions au réseau ferroviaire handicapent considérablement un port comme celui de Montréal. Je pense que c'est connu de tout le monde, c'est accepté de tout le monde qu'il faut que ce soit absolument révisé. Il est question d'une révision assez profonde actuellement. Par contre, quand on mentionne les statistiques dont fait état...

**M. Bédard (Chicoutimi):** Quand vous dites qu'il est question, voulez-vous dire qu'à l'heure actuelle cela se discute?

**M. Mailloux:** Oui, je vais en parler dans une seconde.

**M. Bédard (Chicoutimi):** D'accord.

**M. Mailloux:** Quand on fait état, par contre, des statistiques auxquelles se réfère le député de Chicoutimi, principalement pour les dernières années, on constatera que ce sont des statistiques un peu factices. Il ressort — et on le remarquera — que cette baisse dramatique est survenue à l'occasion de conflits prolongés dans la période du plus fort achanlandage possible à ces ports, des grèves qui ont duré pendant des semaines et des semaines, autant à Québec qu'à Montréal, et cela influe drôlement sur l'importance du trafic qui entre dans un port annuellement. Ce n'est pas en période hivernale qu'une grève peut faire mal à un port comme Montréal ou Québec, c'est en pleine période estivale où cargos et cargos entrent à toute heure du jour et de la nuit.

La raison principale de la dernière rencontre qu'ont eue à Ottawa mes officiers qui s'occupent du transport des marchandises et des personnes avec M. Lang et ses officiers, c'était effectivement pour signer le protocole d'entente entre les deux ministères pour toutes les modifications qu'entend apporter le gouvernement fédéral à l'ensemble des politiques de transport, mais principalement la politique portuaire.

Le gouvernement fédéral, je crois, ne se prononcera pas tant que le comité qui a été formé, auquel plusieurs de nos fonctionnaires ont été attachés et dont les discussions sont commencées, n'aura pas fait l'inventaire de toutes les préoccupations québécoises comme d'autres provinces font l'inventaire des préoccupations qui sont les leurs.

Je pense que ce comité a pour mandat de sensibiliser de manière formelle le gouvernement fédéral aux préoccupations du Québec. C'est la raison qui nous amenait à Ottawa dans le but de mettre en marche le comité de travail. Il y avait l'énoncé de principe qui avait été fait par le prédécesseur, M. Marchand, et qui a été réaffirmé par M. Lang. Au fur et à mesure que les mois vont s'écouler, on pourra peut-être articuler, ici dans le Québec, l'intention du gouvernement du Québec, les vices qu'on trouve actuellement à l'intérieur du système, les malaises provoqués par certaines subventions qui sont accordées et qui favorisent certaines régions du Canada plutôt que d'autres.

Quand bien même je voudrais, comme ministre des Transports, me prononcer préalablement avant que ne soit complété l'ensemble des recherches qui ont été entreprises au niveau du gouvernement, ce serait sûrement errer lamentablement et je ne suis pas prêt à faire ça, alors que, dans la politique portuaire de l'ensemble du Canada, dans une aussi vaste contrée que la nôtre, il y a quantité d'impondérables qui ne sont pas faciles à quantifier et qui ne donnent pas toujours une idée juste de toutes les fluctuations qu'on peut rencontrer.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Ce sera une de mes dernières questions. Je comprends qu'il faille, même si des études ont déjà été faites sur l'état de la situation, les compléter par d'autres de spécialistes avant d'élaborer une politique globale. J'essaie quand même de concilier ça avec une déclaration du premier ministre dans sa chronique. L'opinion de Robert Bourassa, qui paraissait il n'y a pas tellement longtemps, c'est-à-dire en mars 1975.

**M. Mailloux:** Il s'agit de l'hebdomadaire...

**M. Bédard (Chicoutimi):** C'est ça, sa chronique hebdomadaire.

**M. Mailloux:** Je ne lis pas tous les journaux...

**M. Bédard (Chicoutimi):** Il semble que les études sont plus avancées qu'on ne le pense, ou qu'on nous le dit. Le premier ministre disait ceci: "Le gouvernement selon lui, on nous dit qu'il n'a pas défini de politique encore parce qu'il faut faire des études plus poussées, mais, selon le premier ministre, dans sa communication hebdomadaire, il disait ceci vient de définir une telle politique portuaire pour le Québec dont les quatre objectifs majeurs sont les suivants: premièrement, inscrire le développement portuaire dans le cadre du développement économique des régions en cause par l'aménagement de parcs industrialoportuaires; deuxièmement, assurer la complémentarité des

ports de Montréal, de Québec, de Trois-Rivières et des futurs superports de façon à ce qu'ils puissent remplir pleinement leur vocation; troisièmement, apporter une attention toute particulière au port de Montréal et de Québec; quatrièmement, développer en aval de Québec, sur la rive sud, un superport en eau profonde destiné à recevoir les navires qui ne pourraient se rendre à Québec ou à Montréal." Il ajoutait: "Toute une série de mesures particulières est prévue afin de réaliser les objectifs de cette première politique portuaire au Québec."

**M. Mailloux:** Je crois que le premier ministre pense au dépôt du rapport de l'Office de planification et des études supplémentaires qui nous permettraient de compléter l'action gouvernementale.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Entre vous et moi, il y a une différence entre des études qui sont déposées et des conclusions très précises qui nous permettent de dire qu'on offre une politique portuaire définie pour le Québec. A moins que j'aie mal compris le ministre tout à l'heure, ce qu'il m'a dit, c'est qu'il se faisait des études, il y en avait de faites, il y en avait encore qui étaient nécessaires avant de définir une politique...

**M. Mailloux:** Je ne sache pas ce que j'ai avancé tantôt infirme ce qu'avait dit le premier ministre à ce moment-là...

**M. Bédard (Chicoutimi):** Je n'essaie pas de vous mettre en contradiction, j'essaie simplement de voir jusqu'à quel point cela se concilie.

**M. Mailloux:** Il ressort que cette chronique venait à la suite du dépôt du rapport de l'Office de planification et des mandats que l'on confiait immédiatement pour compléter la pensée gouvernementale.

En février 1975, le premier ministre déclarait que le Québec se dotait d'une politique portuaire et, suite à cette déclaration, un comité interministériel portuaire a été formé afin de réaliser cet objectif.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Là, ça se tient plus. Je me sens revenu dans votre ligne.

**M. Mailloux:** Cinq sous-comités furent constitués, dont un qui a pour but d'étudier les implications de promouvoir un projet de vrac liquide. Ce sous-comité a demandé des offres de service à plusieurs consultants en vue d'en arriver au choix du site optimal pour l'implantation...

**M. Bédard (Chicoutimi):** Probablement que c'est la lecture du dimanche, son opinion dans le courrier métropolitain. C'était au mois de mars 1975. Je vois qu'une nouvelle déclaration faite plus tard lui fait constater qu'il n'a pas encore développé de politique portuaire, mais qu'un comité interministériel va se pencher là-dessus.

**M. Mailloux:** Le document dont j'ai donné lec-

ture était du 20 février, alors que la déclaration est du 20 mars. Cela faisait référence à la mise au point des études dont on avait besoin pour...

**M. Bédard (Chicoutimi):** Vous ne la précisez pas?

**Le Président (M. Mercier):** Est-ce que cela complète l'étude du programme 7?

**M. Bédard (Chicoutimi):** On n'insistera pas, parce que le ministre peut difficilement me dire...

**M. Mailloux:** C'est un sujet très vaste.

**M. Bédard (Chicoutimi):**... que ce qu'il m'a dit tout à l'heure peut être conciliable avec la déclaration de M. Bourassa dans la lecture dominicale.

**M. Mailloux:** D'ailleurs, le premier ministre ne me demande pas, normalement, d'autorisation pour publier ses déclarations.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Non? Même quand il s'agit de politique portuaire?

**M. Mailloux:** J'imagine qu'il connaît assez bien l'ensemble des ministères et surveille attentivement toutes les démarches que nous tentons de faire pour l'amélioration du sort des Québécois.

**M. Bédard (Chicoutimi):** C'est une grande déclaration politique. On s'aperçoit qu'il aurait besoin de consulter de temps en temps un peu plus le ministre des Transports.

**M. Mailloux:** Sans commentaire.

### Le projet Ferchibal

**M. Bédard (Chicoutimi):** Une dernière question. L'an passé, j'avais demandé au ministre des Transports, à l'Assemblée nationale, si une étude de "faisabilité" était prévue concernant le projet de développement du Moyen-Nord, le projet Ferchibal. On m'avait répondu que des crédits de l'ordre d'environ \$600 000 — je ne me souviens pas exactement — avaient été affectés afin qu'une étude soit faite concernant un rapport à ce projet Ferchibal et que l'étude serait probablement terminée à la fin du mois de juin, pas juin de cette année, mais le mois de juin de l'an passé.

A ce moment, le ministre jugerait de l'opportunité d'informer l'Assemblée nationale des résultats de cette étude. Je voudrais savoir où en sont rendus présentement cette étude et le projet Ferchibal. Le ministre est-il en mesure de nous dire quelque chose là-dessus?

**M. Mailloux:** On a dépensé \$700 000 pour cette étude, au budget de 1975/76. L'étude sera complétée dans quelques semaines et devrait être remise au ministre dans les quatre ou cinq semaines qui vont suivre.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Bon.

**Le Président (M. Mercier):** Est-ce que cela complète l'étude du programme 7? Le programme 7 est adopté?

**M. Bédard (Chicoutimi):** Le programme 7 est adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Mercier):** Programme 7, adopté. Avez-vous des commentaires à ajouter avant d'ajourner cette commission?

**M. Mailloux:** Le seul commentaire, M. le Président, que je voudrais ajouter, c'est de remercier les membres de la commission du travail, efficace semble-t-il, que nous avons poursuivi dans les derniers jours. Je remercie les membres de l'Opposition officielle qui ont quand même facilité ce travail. J'espère avoir donné le plus fidèlement possible. Les réponses en ma possession. Je voudrais affirmer, devant la commission que, si, par hasard, il m'est arrivé d'errer dans une réponse, cela n'a sûrement pas été volontaire; c'est parce que l'un des fonctionnaires responsables d'un dossier particulier n'aurait pas été à mes côtés pour d'autres préoccupations qui pouvaient être les siennes. De toute façon, si je m'apercevais ultérieurement que des réponses erronées ont été données, j'apporterai les corrections qui s'imposent.

Cela me fait penser de rectifier une des réponses par M. Charland, quant aux coûts accordés dans la soumission pour 500 véhicules à la General Motors; le prix de \$72 000 qui avait été donné est complètement erroné. C'est un montant de...

**M. Bédard (Chicoutimi):** De \$55 000?

**M. Mailloux:** Le montant de la soumission était de...

**M. Bédard (Chicoutimi):** De \$54 000 ou de \$55 000.

**M. Mailloux:** La GM avait soumissionné à \$54 943, alors que SOMA-MAN avait soumissionné à \$60 211. Les prix, en janvier 1976, étaient de \$66 499 et non pas \$72 000, tel que mentionné, alors que les nouveaux prix pour mars 1976 sont rendus à \$73 000 et \$74 000.

**Le Président (M. Mercier):** Le député de Chicoutimi.

**M. Mailloux:** En dehors...

**M. Bédard (Chicoutimi):** Avant de terminer, est-ce que le ministre... Bon, d'accord. On prendra note...

**M. Mailloux:** Je ferai parvenir un rapport détaillé à l'Opposition sur la copie du contrat et sur les prix qui ont été payés au fur et à mesure, en

tenant compte des clauses d'indexation annexées au contrat.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Est-ce que le ministre me permettrait une dernière question que j'ai oubliée et qui a rapport au dernier programme? C'est tout simplement pour savoir si le ministère entreprend des études concernant le développement de Port-Alfred en fonction des nouveaux développements qui s'en viennent de la part de l'ALCAN et peut-être aussi du développement du projet Ferchibal qui peut peut-être s'orienter dans le sens d'un débouché par ce port qui est bien connu.

**M. Mailloux:** Non pas tant comme préoccupation principale en raison des développements de l'ALCAN que je suis loin de nier, mais en raison principalement de l'étude qui me sera donnée dans quelques jours sur le projet Ferchibal. Comme une des options éventuelles pourraient être le port de Port-Alfred, je préfère attendre ce moment avant que le ministère des Transports ne dise vers quelles conclusions il pense se diriger.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Je crois que c'est judicieux. M. le Président, je vous remercie de la patience dont vous avez fait preuve tout au long de ces débats. Merci aussi au ministre et à tous les hauts fonctionnaires de son ministère qui ont fait preuve d'une disponibilité vraiment remarquable au niveau de l'étude de chacun des programmes que nous avons eu à aborder.

**M. Mailloux:** On a des mandarins qui s'absentent de temps en temps.

**M. Bédard (Chicoutimi):** Je comprends que la fonction de mandarin les oblige à être partout à la fois.

**Le Président (M. Mercier):** Alors, messieurs... Oui?

**M. Bédard (Chicoutimi):** Je remercie de façon très spéciale le ministre pour la manière avec laquelle il répond aux questions que l'Opposition se croit un devoir de lui poser.

**Le Président (M. Mercier):** Alors, messieurs, ceci complète l'étude et l'adoption de l'ensemble des programmes du ministère des Transports. Je voudrais, au nom du président de cette commission, le député de Gatineau, remercier tous les membres de cette commission pour leur participation et leur collaboration ainsi que les hauts fonctionnaires qui y ont assisté, le ministre des Transports et le ministre d'Etat aux Transports pour les informations transmises aux membres de cette commission.

La commission parlementaire des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement ajourne maintenant ses travaux sine die.

{Fin de la séance à 11 h 59}