



Assemblée nationale

# journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Deuxième session — 31<sup>e</sup> Législature

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

Etude des crédits du ministère des Transports (1)

Le 19 avril 1977 — No 27

Président: M. Clément Richard

**Table des matières**

Exposé général du ministre, M. Lucien Lessard .....	B-1003
Commentaires de l'Opposition, M. Raymond Mailloux .....	B-1011
M. Armand Russell .....	B-1018
M. Camil Samson .....	B-1020
Réplique du ministre .....	B-1026
Personnel occasionnel et étudiant .....	B-1027
Emission des plaques d'immatriculation .....	B-1029
Sécurité routière .....	B-1030
Contrat d'achat d'autobus .....	B-1032
Transport maritime .....	B-1032
Programme de construction routière .....	B-1033

**Participants**

M. Jules Boucher, président

M. Michel Gratton

M. Robert Burns

M. Maurice Bellemare

M. Georges Vaillancourt

M. Julien Giasson

M. Camil Samson

M. Richard Guay

M. Raymond Mailloux

M. Armand Russell

M. Camil Samson

M. Gilles Michaud

*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*

Le mardi 19 avril 1977

**Etude des crédits du ministère  
des Transports**

(Seize heures dix-sept minutes)

**Le Président (M. Boucher):** La commission des transports, des travaux publics et de l'approvisionnement est réunie pour étudier les crédits du ministère des Transports. Cet après-midi, les membres de cette commission sont M. Brassard (Lac-Saint-Jean), M. Verreault (Shefford) remplace M. Caron (Verdun); M. Dussault (Châteauguay), M. Gratton (Gatineau), M. Grenier (Mégantic-Compton), M. Lessard (Saguenay), M. Michaud (Laprairie), M. Dubois (Huntingdon) remplace M. Russell (Brome-Missisquoi); M. Vaillancourt (Orford)...

**M. Gratton:** M. le Président...

**Le Président (M. Boucher):** ...M. Samson (Rouyn-Noranda).

**M. Gratton:** ...je voudrais vous indiquer que M. Giasson (Montmagny-L'Islet) remplace M. Mailoux et en profiter pour vous dire que M. Mailoux est absent aujourd'hui parce qu'il est retenu chez lui par la maladie et que, de toute façon, étant donné qu'aucun avis n'avait été donné en Chambre vendredi dernier, selon lequel cette commission se réunirait pour étudier les crédits du ministère des Transports, nous avons tenté cet après-midi, au moment où nous avons appris l'absence de l'ex-ministre des Transports, d'obtenir du leader du gouvernement de reporter à plus tard le début de l'étude de ces crédits.

Comme vous le savez peut-être, l'an dernier, j'ai eu l'occasion de présider cette même commission qui avait étudié les crédits de ce ministère et, au moins à cinq occasions distinctes, le ministre d'alors, le député de...

**M. Burns:** Charlevoix.

**M. Gratton:** ...Charlevoix, avait accepté de suspendre les séances, à cinq occasions différentes, à la demande du député de Chicoutimi qui, à ce moment, agissait comme critique officiel de l'Opposition officielle. Nous trouvons regrettable et, d'ailleurs, le député de Charlevoix, à qui je viens de parler au téléphone, m'a exprimé son regret qu'on n'ait pas pu s'entendre pour reporter à un peu plus tard, possiblement ce soir, à 20 heures, le début de l'étude de ces crédits, puisqu'il avait préparé, effectivement, une déclaration qui se voulait, comme toutes ses déclarations, objective, honnête et franche à l'endroit du ministre. C'est d'ailleurs le ministre des Transports qui en sera privé, en supposant que la maladie du député de Charlevoix ne lui permettrait pas de venir ce soir ou même demain matin, alors que nous avons déjà reçu un avis selon lequel nous devrions siéger.

J'espère, M. le Président, que ces quelques paroles serviront à convaincre le ministre des Transports qui, je le sais, a souvent collaboré avec son prédécesseur, lorsque c'était possible. Je vois que le leader du gouvernement est assis près de lui et je demanderais, M. le Président, si on ne pourrait pas reconsidérer cela de façon à permettre, en fin de compte, ce que nous recherchons tous, de faire l'étude de ces crédits de la meilleure façon possible, de façon que les bonnes questions soient posées. Ce n'est pas que nos collègues de l'Opposition ne sont pas prêts à en poser d'excellentes, mais je pense qu'au niveau des remarques d'ordre général, il serait normal qu'on fournisse à l'ex-titulaire du ministère l'occasion de faire valoir ses remarques.

**M. Bellemare:** M. le Président, si le ministre veut me permettre, je pourrais répondre.

**M. Lessard:** C'est pour répondre simplement...

**M. Bellemare:** Oui, mais je voudrais seulement demander si vous m'accordez la parole, parce que je ne suis ici que pour un moment, à la grande satisfaction du ministre, parce que M. Grenier finit l'étude des crédits du...

**M. Burns:** Haut-commissariat.

**M. Bellemare:** ...haut-commissariat. Il va être ici dans quelques minutes. Si vous m'accordez le droit de parole; je pense que j'ai le droit de parole.

**M. Lessard:** Vous avez le droit de parole, M. le Président, mais j'ai demandé le droit de parole, pour le moment, pour répondre au député de Gatineau.

**Le Président (M. Boucher):** D'abord, pour être conforme à la procédure des commissions...

**M. Lessard:** On ne refuse pas le droit de parole.

**Le Président (M. Boucher):** ...il faudrait nommer un rapporteur. Le rapporteur n'a pas été nommé encore. Je suggérerais le député de Lac-Saint-Jean, M. Brassard, comme rapporteur. Est-ce que...

**Des Voix:** Adopté.

**Le Président (M. Boucher):** Adopté.

**M. Lessard:** M. le Président...

**M. Burns:** Très bon!

**M. Lessard:** ...j'ai appris, cet après-midi, que l'ex-ministre des Transports n'était pas présent, qu'il était absent de l'Assemblée nationale. Il avait

été convenu, je pense, depuis un certain temps — mais je comprends quand même qu'il peut y avoir maladie — que l'étude des crédits se faisait dès les premières semaines, c'est-à-dire au cours de la troisième du mois d'avril.

Vous me parliez tout à l'heure, et j'ai tenté, ce matin même, de rejoindre M. Mailloux à son bureau, par l'intermédiaire de mon chef de cabinet, comme nous avons rejoint aussi des représentants de l'Union Nationale pour déterminer ou s'entendre sur un programme...

Maintenant, je ne suis pas au courant des négociations qui ont eu lieu entre, d'une part, le leader parlementaire du gouvernement et, d'autre part, les représentants du Parti libéral.

Comme c'est le ministre d'Etat à la réforme parlementaire et leader parlementaire du gouvernement qui est responsable de l'initiative des travaux de l'Assemblée nationale, je demande donc au député de Maisonneuve de répondre à ce sujet au député de Gatineau.

**Le Président (M. Boucher):** Le député de Johnson.

**M. Bellemare:** Il y aurait sûrement une bonne raison pour que l'ex-ministre, le député de Charlevoix, soit ici, parce que c'est ni plus ni moins son administration. Ce n'est pas votre administration. C'est la sienne qu'il s'agit de justifier. Je pense que le ministre va comprendre cela.

**M. Burns:** D'abord, je dois vous dire que ce n'est pas par mauvaise volonté que j'ai demandé que la commission siège cet après-midi, et ce n'est pas par mauvaise humeur ou quoi que ce soit...

**M. Bellemare:** Vous avez annoncé cela à 3 heures.

**M. Burns:** Non. Cela n'a rien à faire avec cela.

**M. Bellemare:** 3 heures.

**M. Gratton:** Mais confirmez-vous que vous êtes de mauvaise humeur?

**M. Burns:** Je suis d'humeur égale, je suis toujours en maudit. Alors, ce n'est pas grave. J'avais prévu cette commission pour cet après-midi, après la période des questions, c'est-à-dire aux environs de 16 heures, et ce n'est que malheureusement vers 15 h 40 — le député de Gatineau peut me rendre ce témoignage — que j'ai appris l'état de M. Mailloux. J'ai d'ailleurs indiqué à ma montre l'heure qu'il était. C'est la première nouvelle que j'avais que le député de Charlevoix était absent...

A ce moment, et c'est peut-être l'occasion aussi de lui rendre un témoignage; ce n'est pas le député qui brille par son absence, c'est habituellement plutôt le député qui brille par sa présence.

Devant cette situation, je veux simplement dire que si j'ai exigé que la commission siège, je voulais que le ministre puisse m'informer des dif-

ficultés que pourrait poser la remise des travaux de cette commission parce qu'il y a, vous le voyez, un certain nombre de fonctionnaires qui ont été déplacés pour commencer l'examen des travaux.

Je n'aurais pas personnellement — si le ministre est d'accord — d'objection à ce que l'on remette les travaux de la commission à ce soir, à 20 heures, en souhaitant à ce moment que notre ami le député de Charlevoix soit en meilleure santé pour venir se joindre à nous, un peu comme l'indiquait le député de Gatineau tout à l'heure.

Actuellement, cependant, il m'apparaîtrait indispensable que nous soyons en mesure de commencer les travaux de la commission par la déclaration préliminaire du ministre et qu'on suspende immédiatement nos travaux jusqu'à 20 heures.

**M. Gratton:** M. le Président, en fait, je voudrais abonder dans le même sens que le leader du gouvernement et dire qu'effectivement il s'agit là de la première absence du député de Charlevoix depuis le début de cette session et qu'il est effectivement retenu à la maison par une fièvre. Je ne sais pas si vous avez besoin de savoir le nombre de degrés, mais c'est 103° et non pas en celsius. Nous avons appris qu'il ne serait pas présent cet après-midi seulement au moment où on a constaté son absence en période de questions. Si on était mercredi, on le saurait d'avance. Je ne peux pas m'engager en son nom à ce qu'il soit ici ce soir à 20 heures. Je lui ai parlé au téléphone. Il m'a dit qu'il ferait les efforts voulus, mais lui-même ne pouvait me dire si...

**M. Burns:** Si le député de Gatineau me le permet, je comprends qu'à un moment donné cela puisse déranger les travaux d'un groupe parlementaire de l'Opposition. J'ai bien connu ces phénomènes avant le 15 novembre, mais je pense que si le ministre faisait sa déclaration préliminaire, cela vous permettrait d'en prendre connaissance. Si jamais, par malheur, le député de Charlevoix ne pouvait être des nôtres ce soir, à ce moment-là, vous aurez quand même la déclaration préliminaire. Vous aurez le temps de vous rajuster à cet égard et de faire les déclarations que vous voudrez du côté de l'Opposition.

**M. Gratton:** Ce n'est sûrement pas dans le but d'être désagréable à l'endroit du ministre...

**M. Burns:** Je ne le vois pas comme cela.

**M. Gratton:** ...que je vous dirai que la principale raison pour laquelle nous insistons, et nous sommes fort heureux que le gouvernement consente à remettre à plus tard le début des travaux, c'est justement que... Oui, j'ai compris que vous voudriez faire votre déclaration, mais le fait demeure que nous, et M. le député de Charlevoix en particulier, voudrions assister à la présentation de ces remarques préliminaires justement de façon à pouvoir non seulement y réagir, mais pour que le député de Charlevoix lui-même présente le document qu'il avait préparé. Il me semble...

**M. Burns:** Je pense que le ministre vous a remis une copie de sa déclaration. Alors, il me semble que cela ne cause pas de préjudice à qui que ce soit. En tout cas, cela nous permettrait de commencer nos travaux. Comme vous le savez, on est obligé, dans une période de 45 jours, depuis le 29 mars, à l'exception de l'ajournement pour la semaine de Pâques, d'entrer dans l'examen des crédits. Ce n'est pas moi qui dis cela, c'est notre règlement et je dis, autant dans l'intérêt de l'Opposition que pour celui du gouvernement, que d'une part, l'Opposition ait la possibilité de poser toutes les questions voulues au ministre et d'autre part que le ministre ait toutes les chances possibles d'exposer ses grandes politiques.

C'est dans ce sens que nous hâtons les travaux. C'est un peu comme ça que j'ai pensé cet après-midi qu'il fallait peut-être ajourner nos travaux en Chambre pour pouvoir vraiment amorcer des progrès de ce côté.

**M. Vaillancourt (Orford):** L'Opposition est d'accord pour que le ministre fasse...

**M. Giasson:** ... pour justement se limiter à la déclaration ministérielle initiale.

**M. Samson:** Avant de procéder, j'ai quelque chose à dire...

**Le Président (M. Boucher):** Le député de Rouyn-Noranda.

**M. Samson:** Je voudrais faire valoir que, dans le passé, c'est déjà arrivé qu'on ait eu certains problèmes d'ajustement avec les commissions parlementaires pour l'étude des crédits. Je voudrais rappeler au ministre en titre et au leader parlementaire que c'est même arrivé, un certain vendredi matin, que le gouvernement voulait faire siéger trois commissions en même temps, que ça dérangeait passablement l'Opposition, et, parce qu'on n'était pas tellement nombreux, nous avions — tous les membres de l'Opposition — boycotté toutes les commissions parlementaires. Le ministre en titre d'alors, M. Mailloux, avait eu la délicatesse de ne pas poursuivre l'étude de ses crédits, parce que les membres de l'Opposition n'étaient pas présents.

Je pense qu'on lui doit au moins ça.

**M. Burns:** On est d'accord avec le député de Rouyn-Noranda.

**M. Samson:** Je pense que je voudrais faire ressortir que même si nous avons la déclaration du ministre, s'il nous semble possible que M. Mailloux puisse être là ce soir ou au moins demain matin, il serait non seulement valable, mais très raisonnable qu'on attende qu'il revienne. Ce n'est pas pour quelques heures de différence que ça va nous amener trop tard aux récoltes de l'automne. Cela ne changera pas tellement grand-chose. A moins que l'on m'indique, c'est peut-être ça qui ne se dit pas mais devrait se dire, que la déclaration

du ministre est déjà entre les mains de la presse et qu'il faille absolument siéger pour sauver la face.

**M. Burns:** Elle est plus qu'entre les mains de la presse, elle est entre les mains des députés de l'Opposition...

**M. Samson:** Oui, mais ça, entre les mains des députés de l'Opposition...

**M. Burns:** Cela m'apparaît... ce n'est pas ça la raison.

**M. Samson:**... quand on ouvre... bien, ce n'est pas ça...

**M. Burns:** M. le député de Rouyn-Noranda...

**M. Samson:** Le ministre vient de me dire...

**M. Burns:** C'est une des raisons, mais ce n'est pas la raison.

**M. Samson:** Que c'est entre les mains de la presse.

**M. Burns:** Elle est entre les mains de la presse.

**M. Samson:** Si c'est déjà entre les mains de la presse, avant que la commission ait commencé ses travaux, M. le Président, je pense que ce n'est déjà pas normal.

**M. Burns:** D'accord, vous avez le droit de ne pas trouver ça normal, je vais vous dire ceci, c'est la raison principale...

**M. Samson:** M. le Président, est-ce que c'est moi qui ai la parole ou si c'est le leader gouvernement qui a la parole?

**Le Président (M. Boucher):** A l'ordre! M. le député de Rouyn-Noranda, vous terminez votre intervention et je donne la parole à M. Burns.

**M. Samson:** Je termine, M. le Président, mais j'ai droit à vingt minutes, n'oubliez pas ça.

Je voudrais qu'on retienne ça, c'est parce que ça peut arriver à un autre moment, ce n'est pas seulement aujourd'hui, et ce n'est pas parce que c'est le ministre des Transports, ça pourrait être un autre ministre.

Il semble qu'on ne tienne pas compte du tout des privilèges de l'Assemblée nationale. Les privilèges de l'Assemblée nationale sont que nous devons prendre connaissance ici de la déclaration du ministre, en ce qui concerne les crédits. La presse doit en prendre connaissance en même temps que nous autres.

**M. Lessard:** C'est cela qu'on a fait.

**M. Samson:** Si la presse en prend connaissance avant nous autres, ce n'est pas normal. Si le

ministre me dit qu'il doit absolument faire sa déclaration immédiatement, parce que la presse a déjà ce papier dans les mains, je dis, M. le Président, que ce n'est pas une bonne raison. Qu'on demande à la presse — parce que c'est déjà arrivé, dans le passé, qu'on le lui demande — un embargo à telle heure ou à tel moment donné. C'est déjà arrivé. Qu'on lui demande la même chose.

Il me semble déceler...

**M. Burns:** Ce n'est pas cela le problème.

**M. Samson:** Il me semble déceler en dessous de tout cela, M. le Président, que la publication, cela a été bien minuté. Il faut que cela sorte absolument. Si c'était à huit heures ce soir, cela dérangerait la publicité.

Est-ce qu'on est là en fonction de la publicité? Ou est-ce qu'on est là en fonction de l'étude des crédits? C'est cela que je me demande et c'est pour cela que je demande qu'on reconsidère... Pas parce qu'il s'agit de cette commission, aujourd'hui, mais parce qu'il y en aura d'autres, parce qu'il y aura d'autres problèmes qui pourront se soulever et que c'est déjà arrivé dans le passé et qu'on a tenu compte de nos revendications quand c'est arrivé. On tenait compte de ces revendications dans le geste qu'avait posé le ministre des Transports d'alors qui avait tout simplement cessé les séances. Il n'avait pas voulu continuer l'étude de ses crédits.

Ce qu'on veut faire aujourd'hui...

**M. Burns:** Ecoutez, est-ce que je peux vous dire juste ceci? Je l'ai dit tout à l'heure.

**M. Samson:** Voulez-vous vous adresser au président. C'est une espèce de...

**M. Burns:** Vraiment, là, c'est...

**M. Samson:** M. le Président, je pense qu'on doit tenir compte des...

**Le Président (M. Boucher):** M. Samson n'avait pas terminé son intervention. On le laisse terminer et vous aurez ensuite la parole.

**M. Burns:** On va l'écouter parler encore quinze minutes, on va le supporter. Qu'est-ce que vous voulez?

**M. Samson:** Même si vous n'aimez pas cela, vous êtes obligé. Je sais que c'est parce que vous êtes obligé que vous me supportez.

**M. Burns:** Vous remettez en question des choses qu'on a déjà discutées auparavant. Ou bien vous n'écoutez pas, je ne sais pas.

**M. Samson:** Je regrette, M. le Président, je ne mets pas en question des affaires qu'on a discutées avant. Il n'y a personne qui a discuté de ce problème avec moi.

**M. Burns:** Mais vous étiez supposé être pré-

sent quand on a discuté tout à l'heure, avec les membres de l'Opposition officielle.

**M. Samson:** Cela n'a pas été discuté officiellement. Je suis arrivé ici, vous veniez d'ouvrir et, comme le leader du gouvernement l'a si bien dit vendredi dernier, cela arrive, quelquefois, qu'on a autre chose à faire.

**M. Lessard:** C'est seulement lorsque nous avons fait l'ouverture que nous avons déposé les textes. C'est cela.

**M. Samson:** Le voulez-vous? Je vais vous le redonner, votre texte. C'est cela que vous voulez?

**M. Lessard:** Mon Dieu! Discute donc comme du monde. Discute donc sérieusement. Ne discute pas en enfant.

**M. Samson:** Ce que je veux vous faire comprendre...

**M. Lessard:** Ce n'est pas brillant bien bien. Vous ne l'avez jamais été d'ailleurs.

**M. Samson:** Comment, je ne suis pas brillant bien bien? Pensez-vous, M. le Président, que le ministre des Transports est... Peut-être qu'il est plus brillant parce que... C'est une question de publicité, c'est cela. C'est seulement une question de publicité.

**M. Lessard:** C'est une question d'information à la population.

**M. Samson:** C'est son information, la propagande, oui, mais non pas de l'information. Ce n'est pas cela qui vous intéresse. C'est la propagande. D'ailleurs...

**M. Lessard:** De toute façon, vous ne comprenez rien.

M. Bellemare: A l'ordre! A l'ordre! A l'ordre!

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

**M. Samson:** Le ministre des Transports aurait peut-être été mieux de regarder derrière lui tantôt, il aurait vu certains signes affirmatifs. Prenez-vous donc un miroir comme le font les camionneurs et peut-être allez-vous comprendre ce qui se passe derrière vous.

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

**M. Lessard:** ...déranger.

**M. Samson:** M. le Président, je dis que ce n'est pas raisonnable de faire ce qu'on est en train de faire présentement, ce n'est pas du tout raisonnable. On devrait au moins donner une chance de quelques heures à l'ancien ministre des Transports et attendre ces quelques heures pour que le

ministre fasse sa déclaration, quitte à ce que ce ne soit reproduit dans les journaux que demain ou après-demain au lieu que ce le doit directement à la radio ce soir et dans les journaux, demain matin. C'est seulement une question de publicité et de propagande. C'est seulement cela qui l'empêche d'accorder justice à ce que demande l'Opposition présentement.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Johnson.

M. Bellemare: Le ministre que je redoutais le plus, c'était le ministre de la Fonction publique, dans une commission parlementaire.

Une Voix: Ah!

M. Bellemare: Oui, le ministre de la Fonction publique. Il est arrivé, mon cher monsieur, avec un sourire...

M. Burns: Gentiment.

M. Bellemare: Il y a été tranquillement. Ses crédits ont été adoptés en l'espace de quatre heures, d'un bout à l'autre. Il n'a pas changé d'humeur.

M. Burns: On va faire pareil ici.

M. Bellemare: J'espère. Je pense que si le ministre voulait prendre cela sur un autre ton, changer son habit... Quand il était ici, de ce côté-ci, il avait un habit d'Opposition. Il n'a pas encore mis ses beaux habits du pouvoir, j'espère qu'il va les mettre, parce qu'il est ministre! Il faut beaucoup de respect pour un ministre. Ne vous choquez pas, allez-y tranquillement. Cela va être long, mais prenez patience. Vous allez voir que cela va bien aller, on va vous aider. S'il y avait moyen...

M. Burns: Mais si on pouvait vous aider à obtenir des réponses.

M. Bellemare: De dire à votre collègue que c'est un imbécile, on ne dit pas cela, ce n'est pas beau. On ne dit pas cela à son frère.

M. Burns: Même si c'est vrai?

M. Bellemare: L'évangile dit d'aller lui demander pardon.

M. Samson: Si on devait appliquer ce qui vient d'être dit, on pourrait regarder à votre droite, M. le Président et on en trouverait passablement plus.

Le Président (M. Boucher): Le député de Gatineau.

M. Burns: M. le Président, j'ai demandé la parole aussi.

M. Samson: Si c'est comme cela qu'on veut

étudier les crédits, on va avoir du "fun" et on va travailler longtemps.

Une Voix: ...personnalité.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Gatineau.

M. Samson: Ce n'est pas du chantage, on est capable de tenir le coup.

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

M. Lessard: Vous êtes nombreux.

M. Burns: Je veux simplement dire, avec la permission du député de Gatineau...

M. Samson: Comment, on est nombreux? On n'a pas besoin d'être nombreux pour tenir le coup.

M. Burns: Il m'apparaît que le parti politique qui se sent le plus lésé actuellement de l'absence du député de Charlevoix, c'est le parti du député en question. J'ai cru comprendre tout à l'heure qu'il y avait un accord de ce côté.

M. Gratton: Je m'excuse. Je pense que le député d'Orford a mentionné qu'on n'aurait pas d'objection, sauf qu'il n'était peut-être pas au courant de la discussion ou de la conversation que j'ai eue il y a quelques minutes avec le député de Charlevoix. Si vous me permettiez très brièvement de vous lire un paragraphe de la déclaration qu'avait préparée l'ex-ministre des Transports...

M. Burns: Je ne trouve pas que ce serait normal si...

M. Gratton: Bon, alors, parfait. Je vous résume ce qu'il aurait dit s'il était ici.

M. Burns: On est d'accord que vous puissiez le faire en son nom.

M. Gratton: M. le Président, j'aimerais qu'on me permette de dire ce que ...

Le Président (M. Boucher): Vous avez la parole.

M. Gratton: ... j'ai à dire et on pourra me répondre après. Le ministre voulait justement souligner le fait qu'il s'est toujours...

M. Burns: L'ex-ministre.

M. Gratton: L'ex-ministre, je m'excuse.

M. Burns: Il va falloir que vous commenciez à appeler le député de Charlevoix.

M. Gratton: ... prêté de bonne grâce à toutes les demandes de l'Opposition, non seulement pour des renseignements, mais également pour

des questions de procédure. Il l'a prouvé à cinq occasions différentes l'an dernier. C'est normal pour un ex-ministre, un ex-titulaire d'un ministère, de vouloir entreprendre l'étude des crédits de son ancien ministère par le commencement, c'est-à-dire par la discussion générale qu'on aborde normalement par une déclaration d'ordre général du ministre. Je conviens que nous avons reçu copie de la déclaration, j'en suis reconnaissant au ministre. Je regrette, toutefois, qu'on insiste du côté du gouvernement pour la lire immédiatement, alors que le porte-parole de l'Opposition officielle, personnage qui s'est toujours prêté de bonne guerre à toutes les demandes de l'Opposition dans le passé, n'est pas présent. On va tâcher, avec toute la diligence possible, d'obtenir la confirmation qu'il sera présent à 20 heures. Il ne sera sûrement pas trop tard. De toute façon, si les journalistes ont déjà copie de la déclaration que devait faire le ministre, l'information de la population dont il est si friand se fera à moins qu'il n'impose un embargo. Je ne veux pas abonder plus qu'il ne faut dans le sens des propos tenus par le député de Rouyn-Noranda tantôt, mais je vous avoue que du côté de l'Opposition, on se pose de sérieuses questions sur cette habitude que semble avoir le gouvernement de faire son information auprès des media d'information avant que les députés en soient saisis.

**M. Lessard:** Ce n'est pas vrai. Cela a été déposé en même temps.

**M. Gratton:** C'est tout à fait vrai. Ecoutez, je n'ai pas besoin de vous rappeler le livre blanc sur l'assurance-automobile de vendredi dernier, qui a fait en sorte qu'il y avait seulement quatre ministres qui étaient là pour la période des questions parce que le show était fini depuis la veille. Ecoutez, si vous voulez jouer à cela, on peut jouer à deux.

**M. Burns:** Cela n'a rien à faire.

**M. Gratton:** Cela n'a rien à faire; je pense que cela a quelque chose à faire. J'ai le droit de le dire et j'ai le droit de le penser.

**M. Burns:** Vous avez le droit d'y penser, mais j'ai le droit de vous dire que cela n'a rien à faire.

**M. Gratton:** M. le Président, je demanderais au gouvernement de bien vouloir nous donner la chance de communiquer à nouveau avec le député de Charlevoix pour nous assurer qu'il sera présent à 20 heures.

S'il ne se sent pas capable d'y être, j'en avertirai le leader du gouvernement. A ce moment-là, on lui demandera de remettre ça à demain matin, parce que les raisons qui nous portent à demander qu'on ne procède pas sans lui cet après-midi seront les mêmes qui nous porteront à demander la même chose à 20 heures ce soir.

**M. Burns:** Ecoutez, M. le député de Gatineau. Vous connaissez, je pense, aussi bien que moi le

règlement de l'Assemblée nationale. Vous avez agi, dans le passé, comme président de commission. Vous savez donc que si j'ai demandé que la Chambre ajourne ses travaux à demain après-midi, c'était justement parce que je voulais faire siéger trois commissions en même temps. Autrement, j'aurais très bien pu faire siéger deux commissions. Si j'avais été avisé à temps, ça m'aurait fait plaisir d'accommoder le député de Charlevoix. S'il y a un député de l'Opposition — ce n'est pas le seul — mais s'il y en a un, en tout cas, pour qui ça me ferait plaisir de faire ces accommodements-là, c'est bien lui. On n'a pas à vanter ses mérites et on n'a pas à vanter sa collaboration antérieure, lorsqu'il était membre du Conseil des ministres, je la reconnais. Bon! Alors, s'il y en a un avec qui j'aurais été prêt à collaborer, c'est bien avec lui, sauf que j'ai fait ajourner la Chambre, en espérant pouvoir faire siéger trois commissions. J'aurais très bien pu continuer l'examen de la Loi des mines en commission plénière et j'aurais pu faire siéger deux commissions. Comme vous savez, le règlement me le permet.

Je ne l'ai pas fait, parce que je me suis dit: Il y a trois commissions qui siègent. Vous avez un nombre assez considérable de fonctionnaires qui se sont déplacés. Je me dis: Aussi bien utiliser de façon la plus pratique possible cette présence et en commençant les travaux et en reconnaissant aussi le fait que, possiblement, le député de Charlevoix, à cause de sa maladie, ne puisse pas être présent et qu'à ce moment-là, on suspende les travaux immédiatement après la déclaration du ministre.

Si jamais, ce soir, ou avant ce soir, j'espère, avant 8 heures, vous me dites ou vous dites au ministre que, ce soir, ce n'est pas possible pour le député de Charlevoix d'être présent à cause de sa santé, le ministre et moi aviserons là-dessus et ça nous fera plaisir d'essayer de l'accommoder, même si vous savez tout ce que ça entraîne comme conséquences. Cela veut dire que, vraiment, on ne fonctionne pas à plein, si vous me passez l'expression. C'est rien que ça. Il n'y a pas autre chose. Ne cherchez pas d'arrière-pensée dans ce qu'on vous dit. On vous dit tout simplement qu'on voudrait, le plus rapidement possible, et dans l'intérêt de l'Opposition, je le répète, et dans l'intérêt du gouvernement, que l'ensemble des crédits puissent être discutés. Comme le disait le député de Johnson tout à l'heure, dans le cas du ministre de la Fonction publique, cela a marché rondement. C'est bien tant mieux. On espérerait que ça marche rondement un peu partout, encore une fois, et dans l'intérêt de l'Opposition et, dans l'intérêt du gouvernement, mais surtout dans l'intérêt de l'ensemble de la population.

Si vous me permettez, M. le Président, une suggestion, c'est que nous puissions commencer dès maintenant à entendre la déclaration du ministre, en nous entendant pour qu'immédiatement cette déclaration faite, nous puissions suspendre nos travaux jusqu'à 8 heures, quitte à revenir à 8 heures, et si on voit que ce n'est pas possible, d'ajourner à demain.

**M. Gratton:** M. le Président, très brièvement, est-ce qu'on ne pourrait pas s'entendre pour ajourner immédiatement et décider que, si le député de Charlevoix est présent ou pas à 20 heures, nous acceptons tout de suite que le ministre commence, à ce moment-là, par la lecture de son texte. C'est évident que s'il s'agit là strictement d'une question de procéder dans les meilleurs délais, à ce moment-là, on peut facilement commencer à 20 heures, et je ne pense pas que la déclaration dure une heure, malgré son volume fort important. On courrait la chance, au grand avantage de toutes les personnes concernées, incluant la population, que ce soir, à 20 heures, le député de Charlevoix soit ici, entende la déclaration au moment où le ministre la fait et puisse la commenter immédiatement après.

Il me semble que cela serait tout à fait normal et dans l'ordre normal des choses qu'on se donne au moins cette chance parce qu'après tout, qu'est-ce qu'on aura gagné? Une demi-heure ou trois quarts d'heure qu'elle durera.

Je pense que le leader du gouvernement va m'accorder que la collaboration de l'Opposition est d'ores et déjà assurée au ministre des Transports de par la présence même du député de Charlevoix à titre de porte-parole de l'Opposition officielle et je puis vous dire, en toute sincérité, qu'au moment où je lui ai parlé au téléphone tantôt, il était indigné — et le terme n'est pas trop fort — du fait qu'on veuille procéder sans lui, sans tâcher de faire en sorte qu'on lui fournisse toutes les chances possibles d'être présent. C'est tout ce qu'on demande après tout, de nous donner la chance de le rejoindre et de faire en sorte qu'à 20 heures, qu'il soit présent ou non, le ministre procède à sa déclaration. Il me semble que cela n'est pas trop demander, compte tenu que tout ce qu'on veut faire en faisant la déclaration, c'est de gagner trois quarts d'heure. Il me semble que la population ne sera pas brimée dans son droit à l'information d'attendre à 20 heures ce soir.

Alors, M. le Président, on insisterait là-dessus.

**M. Burns:** M. le Président, je vous demanderais de commencer les travaux de la commission.

**M. Gratton:** On vous remercie de votre excellente collaboration!

**Le Président (M. Boucher):** Pour commencer, le ministre des Transports aurait un exposé.

**M. Gratton:** M. le Président, question de règlement. Je voudrais simplement dire qu'on n'accepte pas qu'après la déclaration du ministre, on suspende immédiatement.

**M. Burns:** On continuera.

**M. Gratton:** Pardon?

**M. Burns:** On continuera.

**M. Gratton:** Ce n'est pas ce que je dis. On avisera après la déclaration du ministre.

**M. Burns:** Oui, bien, écoutez. Le ministre va faire sa déclaration et, après cela, vous ferez ce que vous voudrez.

**M. Gratton:** Allez-y. Faites votre show.

**M. Burns:** C'est cela.

### Exposé général du ministre M. Lucien Lessard

**M. Lessard:** Je voudrais d'abord, M. le Président, présenter les principaux collaborateurs au ministère des Transports. A ma gauche, je voudrais d'abord présenter M. Pierre Michaud qui est sous-ministre adjoint à la gestion financière; M. Hugues Morissette qui est sous-ministre adjoint à l'administration; M. Perron qui est sous-ministre adjoint au génie; M. Conti qui est au personnel et M. René Blais qui est à la construction et à l'entretien des routes. M. Charland, qui est directeur des transports — le système des transports — donne actuellement une conférence à l'École polytechnique et sera ici demain et M. Laflamme, qui est le directeur du Bureau des véhicules automobiles, sera probablement ici au moment où nous aurons à discuter du Bureau des véhicules automobiles et de la sécurité routière.

Cela fait quand même cinq mois que j'ai assumé la responsabilité du ministère des Transports et je présenterai, au cours de cette allocution, l'ensemble des activités du ministère des Transports depuis le 1er avril 1976.

Il me fait plaisir de vous présenter les crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année 1977/78. Ce budget totalise un montant de \$1 071 090 200, par rapport à l'an dernier où ce montant était de \$1 067 720 400.

Vous serez appelés à approuver ces crédits dans les neuf programmes du ministère qui eux-mêmes se répartissent en trois grandes missions gouvernementales: la mission économique qui comprend sept programmes reliés aux transports terrestres, maritimes et aériens et dont le budget est de \$898 837 700; la mission gouvernementale et administrative composée d'un programme, le service aérien gouvernemental, avec un budget de \$10 014 600 et la mission éducative et culturelle, également composée d'un seul programme, soit celui du transport scolaire, avec un budget de \$162 637 900.

La mise en oeuvre des opérations et des activités prévues à ce budget se fait à partir d'une organisation administrative composée de six directions générales — nous avons déposé tout à l'heure l'organigramme — 36 directions et 139 services ou districts.

Le nombre total de l'effectif permanent du ministère pour la prochaine année est de 10 661 personnes, comparativement à 10 521 pour l'année 1976/77. A ce chiffre, il faut ajouter 2508 hommes-année occasionnels pour un grand total pour l'année 1977/78 de 13 169 hommes-année, comparativement à 13 029 pour l'an dernier. Il faut aussi souligner que les trois quarts de ces effectifs sont répartis au niveau des douze régions administratives.

Avant de commencer la discussion des crédits par programmes et par éléments de programmes, j'aimerais vous formuler certains commentaires généraux sur les activités du ministère au cours de l'année qui vient de se terminer ainsi que sur celles qui, je l'espère, seront menées à bon terme au cours de l'année 1977/78. Parmi celles-ci, il y en a cinq que je désire traiter à part immédiatement, tellement elles me paraissent les plus susceptibles d'engendrer l'effort de réflexion et de cohésion dont le ministère a besoin et aussi, de marquer le pas avec le style de l'administration précédente quant à la façon d'administrer les fonds publics. A ce titre, ce sont également celles qui ont bénéficié du gros de mes efforts durant les derniers mois. Ces activités sont les suivantes:

Premièrement, la publication d'un livre vert sur les transports. L'importance du domaine des transports comme levier économique, social et politique est incontestable. Malheureusement, au ministère, l'exploitation de ce potentiel est freiné par l'absence d'un document de réflexion qui définirait enfin les objectifs et les moyens que le gouvernement entend se donner afin de coordonner ses propres actions en matière de transport avec l'action d'autres intervenants dans ce domaine. J'entends par là qu'il est plus que temps que cesse un certain gaspillage de ressources humaines et monétaires provoqué par la mauvaise coordination de nos propres services gouvernementaux. J'ai pu constater par exemple, que dans les faits, l'unification des ministères de la Voirie et des Transports n'existe pas toujours, ce qui ne va pas sans occasionner des tiraillements administratifs de toutes sortes. Par ailleurs, il importe maintenant que le Québec démontre une volonté ferme d'occuper pleinement les champs de juridiction qu'il possède dans le domaine des transports.

En effet, depuis quelque temps, le gouvernement fédéral intervient de plus en plus dans des champs de juridiction qui lui échappent mais dont le Québec ne s'est jamais beaucoup soucié. Qu'il me suffise de rappeler l'intervention fédérale dans l'aménagement de la zone aéroportuaire de Mirabel et l'abandon du service passager par train dans la région de Deux-Montagnes, sans consultation préalable avec le ministère des Transports du Québec.

Un certain travail avait déjà été effectué sur cette question, mais à la suite de nombreuses consultations avec mes principaux collaborateurs au ministère, il est apparu à tous de façon assez claire que si l'orientation politique du Québec avait changé depuis quelques mois, la dimension à être donnée à une telle étude avait également changé.

Par conséquent, il faudra reprendre le tout à la base tout en gardant les meilleurs éléments de ce qui existait auparavant.

Un nouveau comité directeur a donc été formé pour coordonner la rédaction du livre vert, avec comme objectif de baliser les efforts de nos personnes-ressources. Même si nous ne prétendons pas ainsi résoudre tous les problèmes du transport, nous espérons dégager les domaines où

le Québec exerce déjà sa juridiction, ceux où il est prêt à intervenir rapidement, efficacement et financièrement et ceux où il pourrait exercer sa juridiction.

Dans cette optique, la mise en place d'une politique québécoise sur le transport des personnes en milieu urbain, l'élaboration d'une politique portuaire québécoise tant au point de vue des infrastructures que des intérêts québécois dans ce mode de transport, l'étude de tout le domaine du transport aérien et la révision du régime législatif et institutionnel de l'administration des transports au Québec, seront les principaux points forts de ce document dont la rédaction est prévue pour 1978.

Deuxième point sur lequel je veux insister, à savoir l'abandon des critères discrétionnaires dans l'embauche et dans l'adjudication des contrats. Depuis mon arrivée au ministère, une large part de mes énergies a été consacrée à mettre sur pied, avec l'aide des fonctionnaires dans l'engagement de certains types de personnel, ainsi que les interventions politiques dans l'adjudication des contrats de services seront progressivement éliminés.

Le gouvernement dont je fais partie a eu le mandat clair de la part de la population, de voir à assainir ces pratiques administratives douteuses et j'ai bien l'intention de l'aider à remplir ce mandat en redoublant d'efforts dans un ministère plus sujet que d'autres à certains écarts, peut-être à cause de la nature de ses dépenses.

C'est dans cette optique que j'ai donné des instructions afin qu'une politique d'embauche des employés occasionnels soit appliquée dès l'année 1977/78. Au début février, cette politique a été rendue publique.

Elle consistait à faire en sorte que des annonces soient publiées dans tous les journaux du Québec à l'intention de toute personne qui voudrait postuler un des 11 000 postes occasionnels que le ministère offre tout au cours de l'année. Celle-ci devait, après avoir fait une demande d'emploi, se présenter devant un comité composé d'un représentant du Centre de main-d'oeuvre du Québec, d'un représentant du ministère des Transports et d'un représentant du ministère des Affaires sociales afin que ce comité puisse évaluer sa compétence à remplir le poste, tout en tenant compte de sa situation sociale et de ses besoins financiers.

Plus de 38 000 demandes ont été recueillies et malgré la tâche immense que représentait cette opération pour les fonctionnaires, je suis heureux de constater que le travail de sélection est pratiquement terminé et cela, en temps pour le début des grands travaux mécanisés.

Le ministère est également en négociation avec la Fédération des caisses populaires du Québec, afin de confier aux caisses populaires l'émission et le renouvellement des plaques d'immatriculation. Je pense que les caisses populaires sont des institutions capables d'assurer un excellent service à la population sur une base continue et qu'elles devraient s'avérer une alternative adé-

quate au système des émetteurs particuliers à commission qui laissent trop de place à l'arbitraire et au favoritisme, mais aussi qui ne pouvaient pas donner, sur l'ensemble du territoire, les services nécessaires à la population.

Il est évident que le ministère continuera d'assurer les services à la clientèle par le biais de la poste et de ses bureaux à travers le Québec, soit ceux du bureau des véhicules automobiles. J'ai demandé que, dans le domaine de la location d'équipements, des annonces soient publiées dans les différentes régions du Québec afin de mettre sur pied un fichier des personnes intéressées à louer leur équipement au ministère. Dès cette année, les directeurs régionaux devront se servir de ce fichier pour établir leur plan de travail et donner une chance égale à tous de négocier un prix selon ce plan et la disponibilité de leur machinerie.

Une évaluation, tant au point de vue de la compétence et du rendement des entreprises qui fournissent des services au ministère, est également en marche. Il en sera tenu compte dans l'adjudication des contrats.

Le troisième point qui, je pense, va être important cette année, est le transport en commun des personnes en milieu urbain. J'ai la profonde conviction que toute la question de la qualité de la vie dans les grandes agglomérations urbaines tient en grande partie aux solutions qui seront apportées aux problèmes du transport en commun des personnes.

Cependant, autant je reste convaincu que l'autoroute reste la meilleure façon de relier les villes du Québec, étant donné l'immensité de notre territoire, autant j'estime que, dorénavant, dans les villes, des solutions autres que celles basées sur du béton et de l'asphalte devront être trouvées pour l'avenir.

Malheureusement, trop souvent par le passé, les gouvernements qui nous ont précédés jouaient sur deux tableaux à la fois, prétendant, d'une part, favoriser le transport en commun et, d'autre part, continuant de construire en milieu urbain les autoroutes qui accentuent la présence des automobiles dans les centres-villes et qui sont autant de subventions à l'exode vers les périphéries et au développement désordonné de nouvelles banlieues.

Pour ma part, l'ère des autoroutes dans les agglomérations urbaines est bel et bien terminée et, dès mon entrée en fonction, j'ai donné instruction que tous les grands travaux urbains soient arrêtés, en particulier l'autoroute Est-Ouest.

Dorénavant, dans les grandes villes, les grands investissements devront se faire pour l'amélioration des réseaux de transport en commun en tenant compte qu'il s'agit là de services essentiels qu'un État se doit d'assumer en partie au même titre que bien d'autres. Cette dépense financière est d'ailleurs amplement compensée par les effets possibles à long terme sur les secteurs des affaires municipales, de l'environnement, de l'habitation et de l'énergie.

Dans cette même veine, j'ai demandé que certains grands projets routiers encore en gestation

au ministère soient marqués d'un temps d'arrêt en attendant les résultats de l'expérience de Montréal, qui devrait servir de modèle pour les autres grandes agglomérations du Québec.

J'ai aussi personnellement rencontré les membres du Bureau d'aménagement du réseau express de Montréal, (BAREM) et ceux du Comité de transport de la région métropolitaine, soit le CTRM, et je me suis impliqué à fond dans ce dossier afin d'être prêt à prendre, lorsque le rapport me sera remis, vers le mois d'août, les meilleures décisions possibles, quant à l'avenir de la région de Montréal.

L'usager occupe également, dans toute la question du transport en commun, une place importante que les textes de loi qui réglementent ce type de transport sont loin de lui avoir donnée. Il n'existe à peu près pas de mécanismes pour faire en sorte que celui qui est l'ultime bénéficiaire du service, la raison d'être même, puisse influencer sur les décisions qui se prennent quotidiennement pour lui. De tels mécanismes sont à l'étude présentement et pourraient trouver application dans une prochaine législation sur les corporations intermunicipales de transport.

Quatrième point, la sécurité routière. En 1975, au Québec, 164 384 accidents ont causé la mort de 1623 personnes et fait 51 919 blessés. Tout le monde sait que nous détenons le championnat des accidents toutes catégories et il n'y a vraiment pas de quoi être fier d'une telle distinction.

Si ce n'était que des coûts économiques et sociaux énormes causés par ces accidents, le ministère aurait déjà toutes les raisons du monde d'augmenter ses efforts pour combattre ce fléau national. Il y a cependant une nouvelle motivation qui vient se greffer aux autres. Le ministère a eu une partie active dans les travaux sur la réforme de l'assurance-automobile du ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières et il est devenu vite évident pour tous ceux qui ont participé à ces travaux que, si les Québécois veulent voir baisser, de façon substantielle, leurs primes d'assurance, ils devront apprendre à mieux conduire et à faire moins d'accidents; ils devront aussi cesser de considérer le permis de conduire comme un droit fondamental. Un permis est un privilège et il devra être traité comme tel par les fonctionnaires du ministère.

Pour réaliser cet objectif, le ministère a mis sur pied quatre programmes sur la formation, la législation, la publicité et la surveillance routière dont les grandes lignes sont les suivantes:

Pour ce qui est du programme de formation, une réforme importante de l'enseignement de la conduite automobile sera entreprise, qui comportera l'implantation d'un nouveau cours de base en conduite automobile, un nouveau cours de base en conduite de motocyclette et un nouveau manuel de base sur la conduite automobile.

Il y aura de nouveaux cours de formation pour le personnel enseignant des écoles de conduite et les chauffeurs d'autobus scolaires. De nouveaux examens de permis de conduire et de nouveaux tests pratiques seront élaborés pour rendre plus

difficile l'obtention d'un permis de conduire. Il va également de soi que la qualité du personnel affecté à ces examens devra être rehaussée dans la même proportion.

Des modifications sont également prévues au Code de la route pour accroître le nombre des infractions qui entraînent une suspension du permis de conduire et une pénalisation par l'inscription des points. Des amendements remplaceront partiellement le système de pénalisation en amendes par l'imposition de points de démerite au dossier des contrevenants. Ce système, qui est déjà en vigueur en Colombie-Britannique, donne d'excellents résultats puisqu'en pratique, les gens ont plus peur de perdre leur permis que de payer l'amende.

Un autre amendement au Code de la route sera présenté pour réduire de 55 à 50 milles à l'heure les limites de vitesse sur les routes du réseau rural.

Il y aura également une inspection obligatoire de certains types de véhicule routier, compte tenu des coûts rattachés à ce contrôle.

Au niveau du programme de publicité, un plan de campagne publicitaire annuelle axé sur des clientèles saisonnières bien spécifiques est en élaboration. Cette campagne qui vise, à différentes périodes de l'année, le port de la ceinture de sécurité, la protection des piétons, la sécurité sur deux roues, le transport scolaire et la consommation d'alcool au volant, verra à assurer la présence constante du ministère auprès des principaux media d'information. Cependant, dès le mois de mai 1977, une campagne intensive spéciale sera entreprise sur le port de la ceinture de sécurité et la vitesse excessive au volant.

Il est évident que la surveillance routière et le contrôle de l'application des lois et règlements sont absolument essentiels pour garantir l'efficacité de la législation et pour supporter l'effort de publicité et de propagande. Aussi, une meilleure coordination entre les surveillants routiers du ministère et les corps policiers du Québec sera implantée afin d'assurer un meilleur contrôle de l'application des lois, en particulier dans le domaine de la ceinture de sécurité, l'inspection des véhicules, des limites de vitesse et l'état mécanique des véhicules.

A cet effet, le ministère se propose de collaborer étroitement avec le ministère de la Justice pour assurer des interventions policières plus vigoureuses, par exemple au moyen de barrages routiers, afin de contrôler les abus d'alcool, ou de surveillance du port de la ceinture lors d'arrestations pour d'autres infractions. Des études sont également en cours en vue d'améliorer la signalisation routière et de simplifier la conduite automobile sur nos routes.

Les tournées régionales que j'ai entreprises il y a quelques semaines. Venant moi-même d'une région dite "périphérique", j'ai toujours cru en une décentralisation des services gouvernementaux dans tout le Québec. Seule une telle décentralisation peut humaniser les rapports entre les citoyens et leur gouvernement et faire en sorte

que, du contact plus direct qui s'instaure, il en résulte pour tous la prise de meilleures décisions.

Le ministère possède déjà douze bureaux régionaux groupant des administrateurs qui sont à l'écoute de la population. Il m'apparaît des plus importants qu'un ministre, qui partage cette préoccupation, aille rencontrer ces gens sur leur terrain. Depuis le 26 novembre, cinq tournées du ministre dans des bureaux régionaux ont été organisées, soit à Rouyn-Noranda, Montréal, Hull-Papineauville, Rimouski et dans la région de la Chaudière.

Ces tournées continueront à ce rythme pour me permettre de visiter, d'ici la fin de l'année, les douze bureaux régionaux du ministère. Une chose qui est assez caractéristique de ces nouvelles tournées, comme on a pu le constater, comme on pu le constater le député de Rouyn-Noranda, le député de Lotbinière, le député de Bellechasse, c'est que, lors de ces tournées, tous les députés, de quelque couleur politique qu'ils soient, sont invités à participer aux activités. D'ailleurs, lorsque j'aurai à aller dans le comté du député de Gatineau, j'espère pouvoir le rencontrer.

**M. Gratton:** D'ailleurs, vous êtes déjà venu et vous m'avez invité.

**M. Lessard:** C'est cela. Malheureusement, je ne vous ai pas rencontré.

**M. Gratton:** Non, parce que j'avais autre chose à faire...

**M. Lessard:** Vous étiez aux Etats-Unis, je pense.

**M. Gratton:** ...que d'aller vous entendre dire que vous annulez tous les projets dans l'Ouataouais.

**M. Lessard:** Je n'ai pas annulé — on le verra d'ailleurs, M. le député — de projets dans l'Ouataouais...

**M. Gratton:** J'ai hâte de voir cela.

**M. Lessard:** ...en ce qui concerne l'autoroute 50.

**M. Giasson:** M. le ministre, mon comté relève de la région de la Chaudière et je ne crois pas avoir eu d'invitation.

**M. Lessard:** On pourra vérifier. C'est possible. De toute façon, on vous invitera ailleurs.

**M. Giasson:** Je voudrais être invité dans la Chaudière, là où je suis.

**M. Lessard:** D'accord.

**M. Giasson:** Si vous voulez m'inviter sur la Côte-Nord, c'est moins sûr que j'y sois.

**M. Samson:** J'admets que...

**M. Lessard:** On vérifiera, mais tous les députés normalement ont été invités. Je pense bien que le député de Rouyn-Noranda peut confirmer qu'il a reçu cette invitation.

**M. Giasson:** Je reconnais que...

**M. Samson:** J'ai été invité, M. le Président, et j'ai été bien traité par cette invitation. Je pense que, là-dessus, je n'ai rien à dire.

**M. Bellemare:** Ah bon!

**M. Samson:** J'ai dit que j'ai été bien traité par cette invitation, il n'y a eu rien de réglé après.

**M. Lessard:** Oui, vous le direz tantôt.

**M. Samson:** On va en parler un peu plus tard.

**M. Lessard:** On m'informe que, parce que la Chaudière, on en a fait la moitié, on va y retourner une deuxième fois. Vous êtes vraiment privilégié.

**M. Giasson:** J'avais tout de même un espoir d'être invité du côté de la Côte-Nord où on retrouve le comté du ministre. C'est un beau coin.

**M. Lessard:** Si vous voulez venir, il n'y a pas de problème.

**M. Giasson:** J'aimerais aller voir le programme de rénovation des routes dans ce secteur.

**M. Lessard:** Je pense bien qu'à un moment donné, vous le verrez en temps et lieu. Vous allez avoir le dépôt des budgets tout à l'heure. Quant aux activités plus générales...

**M. Vaillancourt (Orford):** M. le Président, quelle est votre formule d'invitation? De quelle façon procédez-vous?

**M. Lessard:** On communique. Vérifiez donc auprès du député de Gatineau, il pourra vous informer. D'accord?

**M. Bellemare:** Est-ce la secrétaire d'un autre secrétaire qui vous...

**M. Lessard:** Non, j'ai eu l'occasion de répondre à votre député à ce sujet. J'avais reçu justement des félicitations quelques minutes avant du député de Gatineau à ce sujet.

**M. Bellemare:** C'est la même invitation...

**M. Lessard:** On en parlera, si vous voulez, tout à l'heure.

**M. Bellemare:** C'est la même invitation que j'ai reçue et je ne me suis pas plaint. C'est la même invitation du secrétaire.

**M. Lessard:** Je pense bien que je ne ferai pas inviter mes députés par les députés de l'Opposi-

tion. Si vous n'êtes pas satisfaits, je pense bien que je ne ferai pas inviter...

**M. Bellemare:** Non, mais que...

**M. Lessard:** ...les députés au pouvoir par les députés de l'Opposition et je ne vous mettrai pas coordonnateurs de la campagne. De grâce! Je ne serai pas masochiste à ce point.

**M. Bellemare:** Voyons! Ne partez pas en peur pour rien. Modérez vos transports.

**M. Lessard:** Quant aux activités... C'est ça, on va les modérer.

**M. Bellemare:** Vous allez apprendre qu'il y a autre chose que le PQ dans le monde.

**M. Lessard:** Et qu'il y a autre chose que l'Union Nationale aussi.

**M. Bellemare:** Cela commence à paraître qu'il y a autre chose.

**M. Lessard:** Quant aux activités plus générales du ministère...

**M. Bellemare:** Vous allez avoir des problèmes sur les bras par la suite.

**M. Lessard:** ...au cours de l'année...

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

**M. Lessard:** ...et aux nombreuses perspectives d'avenir qui s'offrent à nous, je pense que la meilleure façon d'en donner un bon aperçu est de procéder brièvement par programmes.

**M. Bellemare:** Arrêtez de demander.

**M. Lessard:** Programme 1, systèmes de transport terrestre. Des équipes de recherche ont continué à travailler activement à diverses études dont celles sur le projet Ferchibal visant à établir une liaison qui servira à l'exploitation des gisements de fer de Lac-Albanet et de Chibougamau, celle sur le transport intégré sur la rive sud de Montréal et celle sur le port de Montréal.

Dans le cadre de l'aide gouvernementale aux commissions de transport, le ministère a versé \$28 465 000 pour couvrir une partie des déficits d'exploitation qui s'élèvent à \$58 358 000.

Une autre subvention, de l'ordre de \$25 millions, a été versée par le ministère pour le service de la dette du métro.

Par ailleurs, le ministère a versé \$9 716 700 aux commissions de transport pour l'achat de 424 autobus, soit une moyenne de \$22 920 par véhicule.

Deux comités intermunicipaux de transport en commun étaient en activité au Québec de 1976 à 1977. Celui de la rive sud de Québec comprend les villes de Lévis, de Lauzon, Saint-David, Saint-

Romuald et Charny. Celui du Saguenay et du Haut-Saguenay comprend les villes de Chicoutimi, de Jonquière et de La Baie. Ces régions, ainsi que les villes de Trois-Rivières et du Cap-de-la-Madeleine, ont reçu des subventions représentant jusqu'à 50% de leur déficit d'opération, soit un montant total de \$610 250. Une subvention de \$110 000 du ministère des Affaires municipales est incluse dans ce montant.

Cette politique de subventions restera en vigueur jusqu'à l'adoption de la loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport.

Les populations desservies dans les trois régions mentionnées totalisent 270 000 personnes et l'achalandage des services de transport en commun y dépasse les six millions de passagers.

Il a été également déterminé que les achats d'autobus par les différents organismes de transport du Québec devraient être groupés afin de rentabiliser au maximum les retombées économiques de tels achats.

Présentement, des négociations ont commencé avec les fabricants d'autobus selon ces termes et avec l'accord des diverses municipalités ou commissions de transport du Québec.

Au niveau du taxi, l'année 1976/77 a été marquée par une grande activité. Après les élections qui ont eu lieu pour la formation de la Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal, qui compte 3500 propriétaires de taxis dans l'agglomération A-11, d'autres ligues ont vu le jour dans la province, conformément au règlement no 6.

Une quinzaine de ligues ont été formées au cours de l'année, portant à 43 le nombre de ligues actives sur un total possible de 53. Parmi les dix autres ligues qui doivent être formées, plusieurs attendent une décision de la Commission des transports du Québec.

Le domaine du transport routier des marchandises a été particulièrement actif. Dès mon arrivée au ministère, j'ai demandé que toute cette question soit reprise à la base. J'ai personnellement rencontré la majorité des associations de camionneurs entrepreneurs pour faire le point sur leurs revendications. Le travail continue au ministère sur une formule susceptible de créer un consensus auprès des camionneurs, profondément divisés par le contenu du règlement no 12. Dès qu'elle sera mise au point en vertu des grandes lignes que j'ai désignées aux fonctionnaires, il me fera plaisir de la rendre publique à l'Assemblée nationale, comme je l'ai indiqué il y a quelque temps.

En février dernier, une conférence fédérale-provinciale sur le transport routier de marchandises a eu lieu à Ottawa. Au nom du gouvernement du Québec, je me suis formellement opposé à toute intervention du gouvernement fédéral dans le domaine du transport routier interprovincial. Depuis plus de vingt ans, le Québec et les autres provinces exercent avec succès une compétence dans ce domaine, et il ne saurait être question que le gouvernement fédéral, sous le prétexte d'uniformiser les différentes législations des provinces, aspire à récupérer de celles-ci un pouvoir qu'il

leur avait laissé à cause de leur compétence évidente dans le domaine du transport routier intra-provincial et dans des domaines connexes comme la construction et la conservation du réseau routier et la réglementation routière.

Le transport maritime et aérien. La direction du transport maritime et aérien a poursuivi des études sur les aéroports du Québec en vue d'en arriver à l'élaboration d'une politique aéroportuaire cohérente face aux divers niveaux de gouvernements impliqués dans ce domaine. Une nouvelle étape a été franchie durant l'année lorsque le ministère a commencé à intervenir directement à la Commission canadienne des transports au sujet de l'attribution des permis de transport aérien intra-québécois.

Le ministère, dorénavant, interviendra auprès de cette commission chaque fois qu'un transporteur québécois compétent aura à y débattre l'obtention d'un permis à l'encontre de firmes non québécoises. Dans le cas des audiences pour l'obtention du service aérien dans le Nouveau-Québec, par exemple, il m'apparaissait totalement inacceptable que les firmes québécoises doivent se battre pour travailler au Québec, alors que les firmes ontariennes vivaient déjà grassement dans le Nord québécois avec l'aide directe du gouvernement du Québec qui est, de loin, le plus gros client dans cette région. Je pense qu'à l'avenir, les firmes québécoises pourront compter sur le fait qu'en plus de notre appui à la Commission canadienne des transports, elles auront également un appui économique sur le terrain.

Il en va de même pour la cause du français dans l'air, où le ministère verra à donner son appui aux firmes d'aviation, en tenant compte de la volonté de celles-ci de tenir leurs opérations en français, et ce, à tous les échelons. Pour mériter également cet appui, ces mêmes firmes devront voir à donner un service régional adéquat avant de s'attaquer à de plus vastes territoires.

Au niveau du transport maritime, les principales activités du ministère ont porté sur trois secteurs. Elles ont eu comme objectifs le progrès du système de dessertes maritimes tant au niveau des traverses qu'à celui des régions éloignées, l'amélioration des équipements et infrastructures maritimes et le développement du fleuve Saint-Laurent en tant qu'axe d'industrialisation et de transport.

Le ministère a déboursé \$8,3 millions sous forme de subventions pour favoriser l'exploitation d'une douzaine de services de traversiers et de dessertes maritimes. Il a entrepris la construction d'un débarcadère ferroviaire à Matane et il a assuré la coordination du débarcadère ferroviaire de Baie-Comeau, entrepris par la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive.

Le ministère a commencé à négocier avec les autorités fédérales le transfert, du gouvernement fédéral au gouvernement du Québec, d'une quinzaine de quais pour les opérations actuelles de traversiers intraprovinciaux.

Il n'est cependant pas question que ce transfert de quais, qui ont été considérablement négligés par le ministère des Transports fédéral par le passé, se fasse sans que soit rediscuté l'ensemble

des dossiers maritimes entre le Québec et Ottawa. En effet, le dossier des quais n'est pas le seul où il y a eu négligence du gouvernement d'Ottawa. Je pense, par exemple, à deux cas où j'ai eu à intervenir publiquement, soit ceux du dragage de la traverse nord à Québec et du fonds de sécurité des débardeurs du port de Montréal.

Dans tous ces cas, le ministère est en train de réévaluer ses positions et les négociations à la pièce devront faire place à des discussions d'ensemble sur le rôle qui doit revenir au Québec en matière de transport maritime, surtout par rapport à la nouvelle politique portuaire du ministère des Transports fédéral.

Au niveau du transport ferroviaire, le ministère a été présent aux audiences tenues par la Commission canadienne des transports, relativement à des requêtes en abandon de services aux passagers, présentées par le Pacifique et le Canadien National. Il a également participé activement à la recherche d'une solution aux problèmes des trains de banlieue de la région de Montréal, dans le cadre des études du CTRM et du BAREM.

Programme 2: Information, contrôle et sécurité.

Dans le domaine du transport routier, l'activité s'est traduite par 70 352 vérifications, 36 274 contrôles de pesanteur et 6076 enquêtes.

Toutes ces vérifications ont permis la constatation de 43 194 infractions: 14 439 à la Loi des transports et 28 755 au Code de la route.

On a délivré plus de 28 000 permis spéciaux relatifs à la dimension ou à la circulation des véhicules non conformes aux normes prescrites par le Code de la route pour une somme totalisant \$1 million.

Dans un effort visant à la décentralisation des effectifs, des bureaux de district ont été établis à Jonquières, Rimouski, Trois-Rivières, Sherbrooke, Saint-Jérôme, Rouyn-Noranda, tandis que les villes de Hull, Sept-Îles et la Malbaie sont maintenant chacune le siège d'un sous-district.

Dans le domaine du contrôle des émissions, la direction générale du Bureau des véhicules automobiles a procédé au renouvellement de 463 398 dossiers d'immatriculation pour des véhicules automobiles appartenant à des individus et de 154 954 dossiers faisant partie des parcs automobiles (transporteurs publics, véhicules commerciaux et de location), soit un total de 618 352 renouvellements d'immatriculation par la poste.

Le Bureau des véhicules automobiles a perçu pour le Trésor public une somme totale de \$213 868 118. Plus de 85% de ce montant, soit \$182 155 911, représentent des droits d'immatriculation, de permis de conduire et de permis spéciaux.

Un total de 334 908 permis d'apprentissage ont été émis au Québec, suite aux examens prévus dont 147 139 à des hommes et 187 769 à des femmes; 183 508 personnes ont obtenu un permis de conducteur et, ce qui est assez curieux, même après vérification, nous constatons que cette répartition se fait autant du sexe féminin, soit 91 754, que du sexe masculin, soit aussi 91 754, et

45 396 ont obtenu un permis de chauffeur, dont seulement 2981 demandés par des femmes.

Il a donc été émis, en 1976, un grand total de 563 812 nouveaux permis (permis d'apprentissage et réguliers), et de ce nombre, 132 464 ont été obtenus par des personnes mineures, soit près de 25% du total.

Les bureaux régionaux ont effectué quelque 3 720 265 transactions reliées aux permis de conduire, totalisant un montant de \$119 554 357 pour l'immatriculation et de \$2 755 838 pour le permis de conduire et les examens.

De plus, ces bureaux et les vendeurs d'automobiles émetteurs de plaques d'immatriculation ont perçu pour la Commission des transports du Québec, des droits pour une somme de \$1 406 470 et, en taxe de vente pour le ministère du Revenu, un montant de \$22 942 588, ce qui représente un total de \$146 649 253.

Les équipes d'unités mobiles, chargées de faire subir des examens de permis de conduire aux candidats dont le domicile est situé dans une localité éloignée ou non desservie par un bureau régional, ont effectué 21 207 examens de conduite et se sont présentées dans 54 localités.

Dans le domaine de l'éducation routière, les efforts ont porté principalement sur la surveillance de l'application de l'arrêté en conseil sur les écoles de conduite, les programmes d'éducation routière et les projets particuliers.

En ce qui concerne les écoles de conduite, le directeur de la sécurité routière a renouvelé 135 permis d'école et il a accordé 26 nouveaux permis. De ce nombre, plus de 140 sont des écoles privées et une douzaine fonctionnent au sein d'une commission scolaire. Un projet, présentement à l'étude au ministère, vise à associer de plus près les commissions scolaires au gouvernement au niveau de l'apprentissage de la conduite et de la mécanique automobile.

Dans le domaine du contrôle des suspensions, 520 648 billets d'infractions sont parvenus à la direction Responsabilité.

D'autre part, 260 014 infractions entraînant une inscription de points de démerite ou une suspension de permis ont été traitées.

Un total de 78 808 suspensions ont été imposées, soit en vertu de la Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile, soit en vertu du système de points de démerite ou du Code de la route. De ce nombre, 40 988 ont été appliquées à la suite d'accidents sans assurances. Par contre, sur ces 40 988 suspensions, 25 637 ont dû être annulées vu que les personnes en cause étaient assurées lors de l'accident, mais avaient omis de faire la preuve sur les lieux mêmes de l'accident.

D'un autre côté, 10 504 permis ont été suspendus en vertu du règlement sur le système de points.

Programme 3. Construction du réseau routier. Vous trouverez ci-jointe, une répartition régionale des dépenses des travaux de construction dans les douze régions administratives du Québec ainsi que la liste des grands projets que nous entendons réaliser au cours du présent exercice.

Bien que notre budget soit réduit de \$45 millions par rapport à l'année 1976/77 en ce qui concerne le réseau routier, nous comptons donner un volume de nouveaux travaux plus grand qu'en 1976/77. Ainsi, plus de \$240 millions seront accordés pour de nouvelles initiatives au cours du présent exercice, à comparer à \$200 millions pour l'année 1976/77.

Dans le domaine de l'expropriation, je pense que le ministère se doit de faire preuve d'un grand humanisme puisque par un simple dépôt de plan au bureau d'enregistrement, il enlevait souvent à des personnes ce qu'elles ont de plus cher au monde, c'est-à-dire leur terre et leur maison. Aussi, le règlement d'une expropriation doit-il se faire le plus rapidement possible.

Un montant de \$17 millions supplémentaire à ce qui était prévu a donc été débloqué afin de permettre une accélération des règlements d'expropriation. Il est certain que dans toutes les régions que nous avons à visiter, nous rencontrons encore des problèmes, mais je demande, autant que possible, aux députés concernés de me faire parvenir ces renseignements et nous prendrons toutes les mesures nécessaires pour faire accélérer le processus de règlement et le processus de paiement.

**Programme 4. Conservation du réseau routier.** Les crédits budgétaires ont été haussés de plus de \$30 millions passant ainsi de \$229 millions à \$260 millions et cela permettra ainsi au ministère de maintenir le réseau routier dans un état plus adéquat pour les usagers de la route.

Un programme spécial de création d'emplois fait partie de ce programme et est relié surtout à l'entretien des structures, des centres de voirie ainsi que du drainage le long des routes. Ce programme permettra l'embauche de plus de 3600 personnes supplémentaires pour une durée de douze semaines au niveau de toutes les régions administratives.

**Programme 5. Gestion interne et soutien.** Les activités de dotation de la direction du personnel ont permis, durant le dernier exercice, de combler 1063 postes dont près de la moitié par avancement, promotion et mutation, tant de façon intraministérielle que de façon extraministérielle.

Dans le secteur du perfectionnement, un plan annuel de développement des ressources humaines pour l'année financière 1977/78 a été préparé. Cette opération a donné lieu à la formation d'un comité de gestion où siègent les directeurs généraux du ministère, tel que le veut la politique-cadre de développement planifié des ressources humaines dans la fonction publique; le développement des ressources humaines totalisera 15 000 jours-hommes cette année.

Il est important de noter qu'au niveau de l'organisation administrative, un projet de remaniement des structures administratives du ministère est à l'étude afin d'assurer une meilleure coordination entre les activités de planification et celles de gestion. Ce projet vise également à permettre une meilleure répartition des ressources financières et humaines dans certains domaines, notamment en matière de transport aérien et maritime.

Au niveau des communications, il est bon de noter la publication, en deux volumes, d'une codification administrative des lois, règlements et ordonnances dont la mise en application relève du ministère.

Les travaux du ministère en matière de publications représentent un volume de production global de près de quinze millions d'exemplaires. L'année 1976/77 a aussi été marquée par la mise au point d'un mécanisme d'inventaire et de contrôle des stocks en ce qui concerne les publications offertes au public.

**Programme 6. Commission des transports.** La commission étant un organisme juridique, indépendamment du ministère dans son fonctionnement, je laisserai le soin au président de la commission d'exposer lui-même les grandes lignes des activités de la commission et de répondre aux questions des députés.

**Programme 8. Service aérien gouvernemental.** Le nombre de passagers transportés par les 27 avions et 6 hélicoptères du service aérien gouvernemental s'est établi à 25 000, soit 14 000 par les avions de passagers, 1700 par les avions de la brousse, 600 par les avions-citernes et 8900 par les hélicoptères. La quantité de marchandises transportées a totalisé 31 000 tonnes-mille.

Au cours des dix premiers mois de l'année, 70,48% des heures de vol ont été employées pour le soutien de la fonction gouvernementale — tant des députés et des ministres et tant des ministres que des fonctionnaires — et 27,18% pour urgence en raison de maladie. Dans ce cas, 477 personnes malades ou blessées ont été transportées. Les avions gouvernementaux ont alors effectué au total 3450,45 heures de vol en fonction des priorités établies... Non.

**M. Giasson:** Il y a une faute de frappe.

**M. Lessard:** Il doit y avoir une faute. 3 450 045. Cela doit être cela. Ou c'est 3 450 145, probablement, heures de vol en fonction des priorités établies par le Conseil du trésor. On va vérifier. Oui, d'accord, cela ne marche pas. C'est 3450,45 heures — c'est cela — de vol en fonction des priorités établies par le Conseil du trésor.

**M. Gratton:** L'année prochaine, vous pourriez laisser tomber les minutes, parce que ce serait moins mêlant.

**M. Lessard:** D'accord. Les avions-citernes ont contribué à combattre plus de 200 feux de forêt au Québec. En outre, ils ont participé à la lutte contre des feux de forêt en Ontario, 70 jours-avion; au Nouveau-Brunswick, une journée; et au Tennessee, 46 jours-avion.

**Transport scolaire.** Afin d'aider les 75 commissions scolaires régionales à élaborer des plans de transport d'écoliers conformément aux dispositions de la loi, le ministère a procédé à des analyses de réseaux et a mis des documents techniques à la disposition des commissions.

Il a accordé 8700 contrats pour le transport des écoliers, ce qui a contribué à assurer le trans-

port de 740 000 écoliers ou 54% des élèves inscrits dans les commissions scolaires. Des subventions de \$150 millions ont été versées par le ministère aux commissions scolaires pour les aider à financer le coût du transport des écoliers.

C'était là un résumé à la fois technique et général des activités d'un ministère qui reflète assez bien le caractère de celui-ci d'être à la fois un ministère bâtisseur de choses concrètes, par ses travaux de construction et d'ingénierie, mais aussi un planificateur, au niveau des concepts et des idées.

C'est dans cette dualité qu'à mon sens, réside tout le défi d'être à la tête de ce ministère: soit unir ces deux fonctions pour assurer le bien-être et la protection de la population du Québec.

Alors, vous avez par la suite les annexes correspondant aux travaux qui sont prévus pour cette année. Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** Simplement, je trouve que le ministre en a tellement fait depuis cinq mois que je demanderais l'ajournement du débat tel qu'entendu. Je vais essayer de digérer cela à l'heure du souper.

**M. Lessard:** Alors, est-ce que vous êtes d'accord pour qu'on suspende la séance?

**M. Gratton:** Oui, c'est ce que je demande.

**Le Président (M. Boucher):** Est-ce que les membres de la commission sont d'accord pour la suspension?

**M. Gratton:** Adopté.

**M. Lessard:** Quant à moi, adopté, tel qu'on l'avait accepté.

**Le Président (M. Boucher):** Adopté. Nous suspendons les travaux jusqu'à 20 heures ce soir.

(Suspension de la séance à 17 h 28)

## Reprise de la séance à 20 h 14

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

Nous en étions à la réplique de l'Opposition. Je cède donc la parole au député de Charlevoix.

**M. Gratton:** M. le Président, je pense qu'il faudrait l'assentiment de la commission pour que M. le député de Charlevoix reprenne sa place comme membre de la commission puisqu'il avait été remplacé cet après-midi.

**M. Lessard:** Il n'y a aucun problème.

**Le Président (M. Boucher):** D'accord, adopté.

**M. Lessard:** Aussi, le député de Duplessis, même s'il n'avait pas été nommé, n'avait pas été remplacé, donc il se trouve à être membre de la commission.

**Le Président (M. Boucher):** M. Guay aussi.

**M. Guay:** Pardon, M. le Président, j'étais ici en fin d'après-midi.

**Le Président (M. Boucher):** En fin d'après-midi, mais au début de la séance, je ne vous avais pas nommé. M. le député est membre de la commission.

## Commentaires de l'Opposition

### M. Raymond Mailloux

**M. Mailloux:** Merci. M. le Président, je veux m'excuser auprès de la commission d'y apparaître dans un état qui n'est pas le meilleur, mais on comprendra qu'après avoir passé une trentaine d'heures au lit avec une fièvre qui, d'ailleurs, ne me permettait pas de revenir vers Québec, peut-être, mes propos seront, faits à bâtons rompus.

De toute façon, j'ai été quand même estomaqué d'apprendre que la commission parlementaire des transports siégeait aujourd'hui, à 4 heures, puisque j'avais pris la peine de m'informer en fin de semaine dernière, alors que j'étais présent en Chambre et que je n'ai pas manqué une commission ou une séance de la Chambre depuis que ce gouvernement est en place, d'apprendre, dis-je, que la commission parlementaire siégeait alors que le titulaire depuis les dernières années n'était même pas présent, malgré l'avis qu'on m'avait donné que la commission ne siégerait pas avant quelques jours. Je me rappelais également que l'année dernière, alors que le titulaire de l'Opposition officielle, l'honorable député de Chicoutimi, était ici, la commission parlementaire avait siégé les 1, 6, 7, 9, 12 et 13, avait arrêté à trois reprises à la demande du député de Chicoutimi qui avait d'autres obligations, et jamais, en aucune façon, nous n'avions fait le moindre obstacle à ce que la commission puisse suivre ses travaux dans les jours que je viens de mentionner.

Ce n'est pas tant au ministre des Transports que j'en veux, ce n'est pas lui qui est leader parlementaire, mais je pense que c'était quand même la plus élémentaire politesse qu'on attende mon retour, alors qu'il m'arrive si peu souvent d'être absent de la Chambre ou des commissions.

De toute façon, si j'ai dit tantôt que cela serait à bâtons rompus, je viens de prendre connaissance en diagonale de la très longue déclaration qu'a faite le ministre des Transports à la séance de cet après-midi. La première observation que je ferai de cette longue dissertation est la suivante: Je trouve que le ministre des Transports s'est vanté passablement de l'action de son prédécesseur, parce qu'à la lecture du document très volumineux, je retrouve l'action des dernières années et la mise en place de toutes les commissions d'enquête ou d'étude que nous avons commencées dans le but de faire en sorte que les grandes orientations du ministère soient mieux perçues du public.

Il y a une observation pertinente qui se dégage également. Quand, au tout début de son allocution, le ministre fait référence à ce que les crédits de cette année sont, semble-t-il, semblables à ceux de l'an dernier, je m'inscris en faux. Dans la dernière décennie que nous venons de passer, l'Etat québécois a investi massivement dans deux secteurs d'activités, soit l'éducation et la santé. On retrouve cette année, dans les crédits budgétaires, encore des augmentations considérables dans ces deux sphères d'activités tout aussi importantes qu'elles soient. Mais j'ai toujours été un de ceux qui, au Conseil du trésor ou ailleurs, on dit que les dix prochaines années seraient les années des transports. Je me rappelle qu'à de nombreuses occasions, non pas celui qui est en face de moi, le député de Saguenay, mais le ministre actuel de l'environnement s'est levé en Chambre pour nous rappeler les problèmes des commissions de transport, le problème du transport en commun dans la région de Montréal, dans la région de Québec, partout au Québec.

Dans tout le budget qui vient d'être déposé, on ne retrouve que des voeux pieux et des bonnes intentions. On parlera tantôt du livre vert qui était en préparation et qui était déjà assez avancé, mais, avant qu'on passe à un livre blanc et à une politique des transports, je pense que ce gouvernement aura le temps d'être remplacé par un autre gouvernement, parce que ce sont des années qui vont s'écouler.

On parle également de marquer le pas avec le style de l'administration précédente quant à la façon d'administrer les fonds publics. Cela doit, j'imagine, référer à une déclaration qu'a faite le ministre des Transports quand, devant les camionneurs artisans, il a parlé d'un contrat assez important de \$10 millions où il y aurait eu une augmentation de \$4 millions. Je voudrais dire, immédiatement, au ministre des Transports que j'aimerais avoir des précisions durant l'étude des crédits, comme il a parlé de scandale et que cela implique beaucoup de monde — cela implique le ministre des Transports du temps, cela implique les sous-ministres qui sont actuellement à côté de

l'actuel titulaire, cela implique également le Conseil du trésor — quand il y a une augmentation aussi considérable sur un contrat. Pendant tout le temps où j'ai été adjoint parlementaire, ministre d'Etat et ministre en titre à ce ministère, je me rappelle que nous avons été d'une prudence extrême quant à l'augmentation parfois importante de certains contrats. Je me rappelle, entre autres — je ne sais pas si c'est celui dont veut parler le ministre des Transports — que, sur la Côte-Nord, soit dans le comté de Saguenay ou de Duplessis, un contrat important était en exécution.

Après une couple d'années, avec des prix unitaires que l'entrepreneur nous offrait, tout aussi bons que les prix initiaux qui nous avaient été accordés après un an et demi ou deux ans, devant le fait que le ministère devait rejoindre certaines sources d'agrégat qui auraient permis à de multiples entrepreneurs de donner une soumission publique, pour la deuxième tranche, avoir des prix pas mal meilleurs, nous avons dû prolonger pour un montant assez important. Je me rappelle qu'à chaque fois que des montants semblables ont été sollicités par des entrepreneurs qui étaient en marche sur un contrat donné et qu'il nous a fallu nous prononcer, j'attendais scrupuleusement les suggestions qui m'étaient faites par l'ensemble des hauts fonctionnaires, étant moi-même un profane en la matière. J'ai été le premier titulaire du ministère de la Voirie, au Conseil du trésor, à imiter un geste posé par la trésorerie du gouvernement fédéral où aucun des fonctionnaires haut placés au ministère des Transports n'avait accès à une augmentation sur un contrat. C'était la première fois, dans la province de Québec, que le Conseil du trésor voyait, au ministère des Transports, des personnes comme M. Deshayé, qui vient de démissionner, M. Pierre Michaud, qui est à vos côtés, et d'autres personnes, qui ne sont pas reliées directement aux contrats mêmes ou à la négociation avec les entrepreneurs, être obligées de se prononcer par une déclaration de l'étude du contrat.

Je me rappelle moi-même, à de nombreuses occasions, m'être présenté au Conseil du trésor avec des suppléments importants, après avoir refusé de signer le document qui était présenté à la trésorerie, et attendre que le Conseil du trésor, après l'étude du dossier, se soit prononcé avant que le feu vert soit donné. Je voulais rappeler ces phénomènes au ministère des Transports parce que c'est la première fois, de mémoire d'homme, qu'un tel comité formé au ministère des Transports, de personnes détachées de celles qui, à longueur de journée, doivent communiquer ou transiger avec tous les entrepreneurs dans le Québec ou avec les bureaux d'ingénieurs.

M. le Président, comme, dans l'article qui a paru dans le Soleil — je ne dis pas que ce sont les mots qu'a pu employer le ministre des Transports — le terme "scandaleux" apparaît, je pense que la plus élémentaire logique voudrait que lors de cette commission parlementaire, si ce contrat peut être un contrat qu'on peut appeler un contrat scandaleux ou s'il y a d'autres contrats semblables qui ne seraient pas explicables devant des admi-

nistrateurs sérieux, j'invite le ministre des Transports à déposer ces contrats, et devant ces fonctionnaires qui sont impliqués, devant la Trésorerie qui, elle-même, est aussi impliquée, nous dire lequel a pu faire une erreur et aurait pu agir de façon que cela ne satisfasse pas la saine administration de la gestion publique.

Je ne voudrais pas retarder les questions que d'autres auront à poser. On parle de la publication d'un livre vert sur le transport, à la page 4. J'ai dit tantôt que ce livre vert, comme on semble vouloir recommencer les éléments de base qui avaient présidé à son annonce, cela retardera d'autant l'émission, la parution d'un livre blanc. Je fais quand même confiance au ministre, étant donné que c'est un nouveau style de gouvernement. Il va de soi que le ministère puisse donner à ses fonctionnaires les éléments de base qui le différencient du gouvernement qui l'a précédé.

A la page 6 on parle des critères nouveaux dans l'engagement du personnel. J'avais moi-même fait une déclaration au moment de la parution de la politique d'embauche des occasionnels. Autant, à ce moment-là, je disais que le premier devoir d'un député ministériel est de s'occuper des nombreux chômeurs qui sont les démunis de la société, autant aujourd'hui je vous redis, M. le Président, que votre premier devoir c'est celui-là. Et quand on laisse aux fonctionnaires le soin de choisir si c'est un type de patronage ou de paternalisme que fait un député quand, élu par une population, il choisit ceux qui normalement doivent avoir les plus grands besoins, il a à répondre celui-là, à tous les trois ou quatre ans, des choix qu'il a faits. Toute injustice qu'il aurait pu faire dans l'embauche d'occasionnels, à quelque niveau que ce soit, il va payer pour et durement.

J'ai passé quinze ans dans le Parlement, j'ai dû me présenter à cinq reprises sur les tribunes. Si j'avais agi de la façon dont on qualifie l'embauche des occasionnels dans le passé, cela fait longtemps que je serais disparu du Parlement. Le député de Johnson serait disparu depuis longtemps également et d'autres, comme le député qui est ici à mes côtés. Il y a par contre un critère dont a parlé le titulaire en disant que ce serait par voie de concours. A chaque fois que la fonction publique, et je la connais, fait des concours, un des critères qu'on ne peut oublier, c'est que la condition première est de s'inscrire à un concours.

Il y a nécessité de l'inscription à un concours pour pouvoir être admissible, être placé. Cela ne fait pas longtemps que la politique d'embauche du ministère des Transports est en place; je dis immédiatement au ministre des Transports qu'une partie des personnes engagées ne se sont pas inscrites au concours. C'est clair qu'une partie des personnes engagées ne se sont jamais inscrites à la date prescrite et indiquée sur les journaux.

Cela prouve immédiatement que, quelles que soient les tactiques qu'on veut employer pour placer des chômeurs, on trouvera toujours les moyens détournés pour que quelqu'un fasse le choix. On trouvera toujours un moyen pour que quelqu'un fasse le choix. Quand ce ne sera pas un

politicien, ce sera un fonctionnaire à quelque niveau que ce soit. Ceux-là — je ne blâme pas les fonctionnaires — n'ont pas à répondre de leurs gestes sur les tribunes publiques.

M. le Président, on admettra également, j'ai vu récemment ceux de mon comté, je remercie d'ailleurs le ministre d'avoir vidé mon bureau... Depuis quatorze ans, en avoir tous les lundis, 75, 100 et 125, cela fait longtemps que ma santé était presque effritée à tout jamais. Je le remercie d'avoir vidé catégoriquement mon bureau. J'aime mieux discuter avec quelqu'un qui a un problème qui a un peu d'importance, avoir le temps de le recevoir que le recevoir entre deux portes en disant: Sors vite parce 125, 130... le député de Saguenay sait qu'on n'a pas le temps de donner beaucoup de réponses. Pour cela, je le remercie. Il a vidé catégoriquement mon bureau et cela va nous permettre possiblement d'être de meilleurs législateurs. De ce côté, je n'ai pas un mot à dire. Soyez assurés d'une chose, quelles que soient les questions qui me seront posées dans mon bureau, quels que soient les conseils qui me seront demandés, adressez-vous au bureau de placement ou au ministère concerné par le biais des concours. Je ne veux plus rien savoir de cela.

Par contre, on remarque que tous ceux qui se sont inscrits à un certain concours, dont le numéro apparaît, comme la fonction publique, disons 101, s'ils ont manqué leur coup au premier concours, ils doivent se représenter au deuxième, au troisième, au quatrième, au cinquième, tant qu'ils ne se sont pas placés. La parade de gens qui doivent faire 60 milles aller-retour pour se présenter à de tels concours, je dis que pour des gens qui n'ont pas le minimum requis pour payer de tels déplacements, cela devient extrêmement déplaisant parce qu'ils ne demeurent pas tous dans la ville de Québec. Ils demeurent parfois dans des comtés ruraux où il y a un ou deux bureaux. Les distances sont parfois de 150 à 200 milles. Cela devient extrêmement pénible pour des gens qui n'ont pas le minimum requis pour aller faire une demande d'emploi.

M. le Président, je passe à un autre ordre d'idées. Dans la nouvelle politique du ministère des Transports, on dit vouloir éliminer la politique de patronage qui s'exerçait à l'endroit de ceux qui détenaient des bureaux à commission. La première constatation que je fais, c'est que cela a créé 100 chômeurs de plus, parce que dans la province, les caisses populaires vont ajouter cela à leur volume d'affaires. Ils n'engageront pas une personne supplémentaire. On a mis 100 personnes en chômage.

J'aurais préféré voir Ernest Simard ou un des organisateurs du candidat qui m'a fait face durant les dernières élections, émettre les permis de conduire à La Malbaie, que voir la caisse populaire l'émettre, pour la raison suivante: c'est que les bureaux à commission, pour lesquels on payait normalement \$0.50 de plus, étaient ouverts à six heures le soir, à neuf heures, à onze heures, en tout temps où les gens voulaient obtenir les services d'un bureau à commission.

Les caisses populaires seront ouvertes un peu

moins longtemps que les bureaux du ministère. Le samedi et le dimanche, qu'on ne pense pas avoir les services des caisses populaires. Cela ne marchera d'aucune façon. Cela élimine toute forme de patronage, je l'avoue, malgré que ce soit un patronage qui faisait vivre 100 personnes dans la province, qu'elles soient bleues, rouges, cailles, PQ, tout ce que vous voudrez. Mais je peux affirmer, par contre, que ces gens ont rendu des services dont le ministre des Transports entendra parler bientôt de la part des automobilistes qui, en fin de semaine, le vendredi soir ou le samedi, vont se porter acquéreurs d'un véhicule automobile et, le lundi matin, sont de retour au travail et n'ont pu obtenir la plaque d'immatriculation qu'ils désirent obtenir.

J'ajoute ceci: Le ministre des Transports — j'aimerais connaître sa politique à ce sujet — continuera-t-il à faire en sorte que tous les garages autorisés continuent à émettre sans frais les plaques d'immatriculation? C'est un service, forcément, qui ne coûte pas un sou à la province et qui permet à tous ceux qui veulent se porter acquéreurs d'un véhicule d'obtenir les services de l'immatriculation sans que la province en soit pénalisée, non plus que le détenteur.

On a parlé de la machinerie et de quelle façon les gens pourraient demander un emploi. Je n'ai absolument rien contre ça. J'imagine que forcément, dans tous les ministères donnés, il faudra que ceux qui auront à exécuter un travail voulu possèdent la machinerie nécessaire. De toute façon, vous verrez dans ce temps-là si c'est le fonctionnaire ou si c'est le politicien qui va choisir et si vous aurez dans trois ans à payer pour les erreurs qui seront faites par vous-mêmes plutôt que de faire payer les autres.

Le ministre a déclaré plusieurs fois qu'il a mis fin à certaines constructions de très grandes artères de communication. Je retrace encore une fois cette phrase dans "La politique de transport en milieu urbain", dont je reparlerai tout à l'heure parce que c'est une politique assez élaborée. L'autoroute Est-Ouest à Montréal, cela fait deux fois que j'entends dire par le ministre des Transports qu'il a mis fin aux travaux. Il faudrait qu'il dise que cela fait plusieurs fois que cela se fait; entre autres je l'ai fait pendant les deux dernières années où j'étais ministre. Je pense qu'il peut consulter ses fonctionnaires là-dessus. Je me rappelle pertinemment que, l'an passé, j'avais averti le ministère qu'aucun autre prolongement ne serait accepté pour l'autoroute Est-Ouest, pour un certain temps.

Ce n'était pas une politique nouvelle, c'était une affirmation qui avait déjà été faite.

On parle longuement de la sécurité routière. J'ai d'ailleurs pris connaissance des intentions du ministre des Transports dans le livre déposé par le ministre responsable des compagnies et des consommateurs. Dans l'énoncé d'intentions sur le renforcement des mesures de sécurité routière, je retrace plusieurs mesures qui étaient à l'étude au ministère, là-bas, et je félicite le ministre d'avoir mis cet appendice au livre sur l'assurance-automobile. Je ne voudrais pas revenir sur ce que

j'ai déclaré en Chambre, récemment, quels que soient les types de régime d'assurance-automobile qu'on mettra en place dans la province de Québec, si l'action du ministère des Transports n'est pas, au préalable, déterminante.

Il n'y aura pas de réduction de primes d'assurance nulle part au Québec, quel que soit le régime en place, à moins que la sécurité routière ne réussisse à atteindre les buts qu'a recherchés la Colombie-Britannique et la Saskatchewan, ou d'autres pays tels que la Suède, et des buts que n'ont pu atteindre la France et un pays comme l'Allemagne parce qu'ils n'ont pas voulu s'en donner la peine, sans qu'il y ait des contraintes. Ce n'est pas un droit de conduire l'automobile, c'est un privilège. C'est un privilège qu'on peut retirer en tout temps.

Par contre, il y a une question que j'ai à l'esprit et je voudrais que le ministre, avant la fin des crédits, dépose les statistiques connues jusqu'à maintenant. J'avais intitulé mon discours, en Chambre, en réponse au discours inaugural "Le respect des lois." Je voudrais que le ministre me dise quel est le nombre de contraventions qui ont été données à des automobilistes pour n'avoir pas porté la ceinture de sécurité. Je n'ai pas pu communiquer avec ces fonctionnaires plus qu'avec d'autres, parce que depuis que je suis parti du ministère des Transports, le moindre des délicatesses m'oblige à ne pas communiquer avec qui que ce soit parmi eux. Par ce qu'en disent certains officiers de la circulation, il y a une tolérance qui est telle qu'on doit appliquer la loi ou la retirer, l'un ou l'autre. J'ajoute que le ministre aura énormément de difficultés. Alors que nous avions atteint presque 80% des gens du Québec qui avaient l'habitude de porter la ceinture, je m'aperçois que c'est rendu à 60% et 50%.

Le ministre des Communications a sursauté à la Chambre quand je lui ai dit qu'il n'était pas tellement volubile quant aux campagnes de sécurité dont il ne s'occupait absolument pas, laissant faire le fédéral par quelques annonces quand même insignifiantes; il est resté surpris. Il m'a dit par la suite qu'effectivement il me remerciait de l'avoir prévenu de cette anomalie. Que le ministre des Transports sache bien ceci: Si on a eu du succès à convaincre 75% ou 80% des personnes, dans les deux premiers mois, de l'avantage de porter la ceinture de sécurité, c'était surtout parce qu'on avait eu l'appui constant des postes de radio. La télévision a rejoint quelques personnes, à certaines heures de la journée. On a eu l'appui d'autres media d'information comme les journaux, à certaines occasions. Par la radio, c'est de manière constante dans l'automobile qu'on rejoint la personne. Pourquoi ne portez-vous pas votre ceinture? C'est le moyen par excellence de rappeler à des gens que, peut-être par ce moyen, ils peuvent sauver leur vie. Je peux dire après quelques mois, malgré le peu d'observance des lois et d'attention qu'on y a apporté, qu'il y a déjà quelques centaines de personnes qui ont sauvé leur vie. D'autres ont subi des blessures pas tellement graves grâce à la ceinture. Le propre chauffeur du ministre, le

pense, a sauvé sa vie il y a quelques jours; c'est à cause de la ceinture de sécurité. Autrement, il serait mort.

De ces exemples, j'en ai dans la région de Sept-Îles, où des jeunes de 20 et 21 ans sont encore en vie à cause de la ceinture de sécurité. De toute façon, je voulais simplement dire ceci au ministre pour toutes les tentatives qu'il voudra faire quant à la sécurité routière. Si les Québécois, et j'imagine que c'est la totalité, espèrent une baisse de prime, il faudra d'abord faire en sorte de perdre le triste record qu'on connaît ici dans le Québec. Il colle bien à la réalité latine qu'est la nôtre, comme celle de la France, qui a le championnat du monde entier.

Il faudrait peut-être également, s'il veut atteindre ce but, qu'il insiste auprès du Solliciteur général pour avoir un meilleur service sur les routes. Ce n'est pas la dernière volonté des policiers du Québec d'être deux par véhicule qui va augmenter le nombre des automobiles qui vont faire la patrouille. Cela va le diminuer passablement. Je pense que le Solliciteur général devra demander des budgets supplémentaires pour ces fins, sinon on verra encore des tragédies meurtrières dans les fins de semaine d'été.

M. le Président, dans un autre ordre d'idées, le ministre dit qu'il a commencé des tournées régionales, et c'est son intention de les continuer. Je pense qu'il est normal qu'un titulaire des Transports fasse la tournée d'abord de tous les districts pour connaître son monde un peu, pour voir ce qui est en place, quels sont les besoins. J'ai eu l'avantage de faire cette tournée non comme titulaire des Transports, mais comme adjoint parlementaire. Par la suite, je laissais mes hauts fonctionnaires le faire annuellement. La question que je voudrais poser est la suivante, on pourra me répondre plus tard: Est-ce qu'en dehors de cette tournée c'est l'intention, en période automnale, du ministre ou de ses principaux titulaires, de son sous-ministre principal et autres, de faire une tournée pour connaître les besoins des régions pour faire la distribution du budget? Si c'est son intention, imitera-t-il la procédure que j'avais commencée, d'inviter les députés de l'Opposition autant que les ministériels dans chacune des régions?

M. le Président, on a parlé tantôt des politiques de transport pour les personnes.

Je dois confesser que, dans les crédits qui sont alloués, il n'y a absolument rien, à part les coûts de l'inflation à certains postes budgétaires pour d'autre chose que des études dans le cours de l'année qui s'en vient et des vœux de bonnes intentions. Je ne sache pas que les crédits alloués permettent de faire davantage que la politique des transports que nous avons de manière statutaire mise en place, l'an dernier, par le biais de mon ministre d'Etat, M. Berthiaume, député de Laprairie, que continuera, cette année, le ministre, en plus peut-être de faire voter une loi par son collègue des Affaires municipales sur l'intermunicipalisation du système de transport en commun dans les villes de moindre importance.

Je voudrais revenir sur une politique dont

parle le ministère quant à l'achat d'autobus et faire un reproche au Parti québécois. Vous parlez beaucoup dans vos discours en Chambre d'une politique d'achats dans le Québec afin d'aider l'industrie québécoise. Il y aurait eu une occasion unique où le Parti québécois aurait pu aider le gouvernement d'alors à laisser établir une compagnie importante dans le Québec, la compagnie MAN. Je me rappelle que dans toutes les discussions que nous avons eues, mon collègue de l'Industrie et du Commerce, M. Saint-Pierre et moi-même, pour la venue possible dans le Québec, d'une compagnie de fabrication d'autobus pour transport urbain ou interurbain, la compagnie MAN, nous savions que c'était une nécessité absolue d'avoir un fabricant, dans le Québec, pour tous les contrats ultérieurs à la commande dont il était question, à ce moment. Jamais, à toutes les fois que nous en avons parlé en Chambre, n'avons-nous eu une seule fois l'appui du Parti québécois sur l'assurance qu'il aurait donnée au gouvernement si nous avions recommandé à la Commission des transports de Montréal de ne pas accepter le plus bas soumissionnaire, mais accepter le deuxième plus bas soumissionnaire.

**M. Lessard:** Mais est-ce que je pourrais vous poser la question suivante: Est-ce que vous nous avez demandé cet appui? Est-ce qu'il y a eu des discussions avec ceux...

**M. Mailloux:** C'est un appui qui doit être accordé par les partis d'Opposition. Principalement dans l'esprit du Parti québécois, quand vous parlez d'une soumission publique, vous en parlez de manière ex cathedra; on ne peut pas en sortir ou à peu près pas. Il n'y a pas de plus bel exemple que cela dans une soumission publique où la province de Québec s'est fait fourrer royalement, alors que la compagnie General Motors dont on sentait venir les intentions, a coté... j'avoue que, peut-être, à sa décharge, si à la première demande de soumissions, la compagnie MAN avait été prête à donner un prix, elle aurait eu le contrat, elle aurait été la seule à soumissionner, General Motors n'était pas prête; MAN a demandé à deux reprises de retarder l'ouverture de soumissions. Elle a tellement demandé des retards que, quand la soumission a été ouverte, General Motors était prête et cette dernière a soumis un prix de \$5700 — je donne cela grosso modo — ou \$6000 en moins. Les journaux disaient: La compagnie MAN offre 13 points sur lesquels il y aurait dû avoir une volonté malgré la différence de prix à accepter le produit MAN. Je comprends que tous les mécaniciens de la Communauté urbaine de Montréal, de la Commission des transports insistaient pour General Motors, parce que c'est un produit qu'ils connaissaient bien.

Ils connaissent bien les pièces. Le produit a été éprouvé en période hivernale dans le Québec et il résiste bien aux intempéries qu'on connaît ici. Il ressort quand même, avec tous les points particuliers sur lesquels on voyait quelque chose de mieux à la compagnie MAN, qu'on pouvait accepter ce produit comme un produit assez concurren-

tiel. Cela aurait permis, vu l'achat d'une fabrication de 500 autobus, que pour tous les contrats ultérieurs de moindre importance on ait au moins un concurrent qui nous donne un prix valable.

Qu'est-il arrivé par la suite? Il est arrivé que l'autobus, je pense, est rendu à \$18 000 de plus, actuellement, qu'il devrait coûter, parce qu'on a un seul fabricant dans le Québec qui s'appelle General Motors. Que le ministre vérifie la valeur ajoutée au Québec et il verra quelles difficultés il a à rencontrer avec une compagnie qui cherche à soustraire cette valeur ajoutée et quelle difficulté le ministre de l'Industrie et du Commerce et ses fonctionnaires ont à faire respecter au moins la part qui doit être ajoutée.

Même si vous ne nous posez pas la question, si jamais il y a une ouverture semblable pour 300 ou 400 autobus, que ce soit la compagnie MAN ou une autre, je vous dis d'avance, au nom de l'Opposition officielle, qu'on dira: Oui, n'allez pas à la plus basse soumission; tâchez donc de trouver quelqu'un qui, s'il est plus cher cette fois-là, nous amènera au moins un concurrent pour l'avenir, parce que dans la fabrication d'autobus, ce sera tous les deux ans ou tous les trois ans et on se retrouvera toujours devant le grand de l'automobile que vous avez actuellement et qui se fout éperdument des intérêts du Québec.

Dans le domaine du transport maritime, je voudrais demander au ministre qu'il me dise où il en est rendu avec les tentatives que nous avons faites de récupérer certaines installations portuaires qui lui appartiennent. Nous demandions qu'elles soient réparées avant qu'elles nous soient transférées. Ces installations portuaires servaient principalement aux traversiers. Je sais que quelques millions de dollars viennent d'être votés pour différents quais, tels celui de l'île-aux-Coudres, Saint-Joseph-de-la-Rive, Tadoussac, Sainte-Catherine et ailleurs. Où en est-il rendu dans cette discussion? Est-ce qu'il a gardé également la possibilité de transfert de juridiction de certaines installations portuaires qui, si elles ne répondent pas aux objectifs du gouvernement canadien, répondent quand même au développement économique de certaines régions du Québec?

Parlant d'installations portuaires, cela m'amène à dire qu'il n'y a pas eu beaucoup de promesses du Parti québécois durant la dernière campagne relativement aux grandes politiques. Je regardais votre programme et je suis resté estomaqué de voir que la politique des transports, à part le transport en commun, c'est quasiment le néant. A un moment donné, par contre, j'ai retracé — je ne sais pas si je vais le retrouver — une volonté — j'étais en campagne, à ce moment-là, et je ne voulais pas répondre; ce ne devait pas être le député de Saguenay qui avait fait inclure cela au programme, je ne le pense pas, ça devait être l'amiral de la flotte — exprimée ainsi: "En régissant la navigation dans les limites territoriales du Québec, en favorisant la création d'une flotte marchande par le regroupement des entreprises et en maintenant le Saint-Laurent navigable toute l'année".

J'ai rencontré le ministre de la Fonction pu-

blique après sa dernière déclaration, lors de la remise d'une canne à pommeau d'or, quand il a parlé d'une flotte marchande.

Je suis pas mal plus vieux que le ministre de la Fonction publique mais je me rappelle d'une tentative d'une flotte marchande canadienne, pas québécoise, canadienne. On venait de finir la guerre, on avait des "liberty ships". C'étaient des beaux bateaux, les "liberty ships", des beaux bateaux de 20 000, 25 000 tonnes, flambant neufs. Ils n'avaient fait que quelques voyages d'armement. Quand le ministre des Transports voudra établir une flotte marchande québécoise, qu'il se rappelle bien de l'expérience des "liberty ships", qu'il relise cette page de notre histoire. Il y en avait, je ne me rappelle pas, 20 ou 25. On les a cédés, je pense, pour \$1 aux compagnies, \$1, des beaux bateaux flambant neufs. Elles ont toutes fait faillite, les compagnies. Faillites monumentales. Elle est facile à comprendre la faillite des entreprises québécoises ou canadiennes dans les "liberty ships". Quand est arrivé un accident à la Petite-Rivière-Saint-François où il est mort 32 marins chinois, il se rappelle de cela le ministre des Transports...

**M. Lessard:** Un chinois.

**M. Mailloux:** ... ces gars-là étaient payés \$0.50 par jour nourris. \$0.50 par jour nourris. Quand on voudra faire naviguer une flotte marchande québécoise, qu'on n'envoie plus de bateaux semblables parce que sur les quais de Hong-Kong, en Chine ou même à Terre-Neuve, encore aujourd'hui au moment où je vous parle, on peut trouver des marins à \$1 par jour. Qui est capable de me trouver un syndicat québécois ou canadien qui est capable de lui donner des marins à \$1 par jour? Qu'il organise une flotte avec le drapeau québécois, sinon qu'on n'en parle plus de cela, parce que c'est une farce lamentable.

Une chose que je voudrais proposer, par contre, au ministre, je pense que celle-là il va l'appuyer, ce n'est pas une flotte marchande québécoise, battant pavillon québécois partout dans le monde dont on a besoin...

**M. Lessard:** Caboteurs.

**M. Mailloux:** ... c'est une flotte de caboteurs qui pourrait, je pense, transporter le minerai ou autres produits, ou richesses naturelles que le ministère des Transports ou le gouvernement peut lui-même attribuer comme transport. Je pense que celle des Îles-de-la-Madeleine est une percée où on peut aider les caboteurs, une coopérative de caboteurs à reprendre vigueur. Et chez nous même, à Saint-Urbain, il est possible, d'ici une couple d'années, qu'il y ait quelque 100 000 tonnes de silice, d'une des meilleures qualités du monde entier, qui soient transportées également sur le Saint-Laurent ou vers les canaux ou vers la Nouvelle-Angleterre.

Je pense que là il y a une percée possible d'un certain cabotage québécois, il y a des connaissances extraordinaires dans les caboteurs québécois. Si jamais il veut faire une enquête à ce sujet, le

ministre des Transports, je lui dis ceci: Qu'il aille chercher un candidat du Parti québécois qu'il a déjà affronté en 1970 — ne me parlez pas du ministre de l'Agriculture là, en 1966 — ...

**M. Vaillancourt (Orford):** Le capitaine Harvey.

**M. Mailloux:** Quand il voudra faire faire une étude sur les possibilités de cabotage sur le Saint-Laurent, et le capitaine Gérard Harvey et le capitaine Henri Harvey — je ne dis pas cela par patronage parce que ce sont deux de mes cousins, on est des adversaires acharnés — sont les deux meilleurs navigateurs qu'il y a sur le Saint-Laurent. Cela, c'est incontestable. Ils sont en mesure, tous deux, s'ils veulent être le plus réalistes possible, de vous dire de quelle façon une étude visant à réorganiser un cabotage sur le Saint-Laurent pourrait être faite, de manière profitable.

Alors, qu'on tâche de ne pas trop nous re-parler à l'avenir de battre pavillon québécois sur toutes les mers du monde, parce que ce serait rêver de manière anormale. J'ai oublié quelque chose. Une autre déclaration a été faite par le ministre des Transports, et cela va me mettre en contradiction avec les gens de la région de Québec.

J'aurais voulu que le ministre délégué à l'environnement soit assis ici, à côté. Le ministre des Transports a dit, je ne sais pas s'il voulait absolument se battre avec le gouvernement fédéral, à la page 18: Je pense, par exemple, à deux cas où j'ai eu à intervenir publiquement, soit ceux du dragage de la traverse nord à Québec. M. le Président, je ne sais pas si le ministre des Transports, quand il a parlé du dragage du chenal nord à Québec à 41 pieds, a consulté le ministre de l'environnement. Je ne sais pas, quand le ministre des Transports insiste pour le creusage pour faire monter les pétroliers à Québec à 41 pieds, s'il est bien conscient de ce qui pourrait arriver ou de l'autre Delaware qu'on pourrait retrouver dans la région de Québec. Vous nous parlez depuis des années de la protection de l'environnement. Le ministre de l'environnement nous dit que cela prendrait 6 millions de personnes pour protéger l'environnement. Tâchez donc, une fraction de seconde, de vous demander ce qui arriverait entre Portneuf et Saint-Siméon si un seul pétrolier, quelle que soit sa grosseur, avait un accident. Un seul. De Portneuf, comté de Portneuf, à Rivière-du-Loup, je pense que toute vie aquatique disparaîtrait. Les oies sauvages et tous les oiseaux migrateurs, vous n'en entendriez plus parler. Vous n'entendriez plus parler d'aucune plage de l'île d'Orléans, du bassin de Québec, ni en aval ni en amont.

J'ai déjà discuté de cela avec mes collègues du Parti libéral de la région de Québec. Quand on parle d'amener des pétroliers à 41 pieds à Québec, qu'on se mette une chose dans la tête. Ces pétroliers-là traînent le fond. Ils traînent à six pouces du fond, même s'ils partent de Pointe-au-Pic à la marée montante pour essayer de passer au point de marée haute. Qu'un de ces pétroliers soient obligés d'aller sur les côtés et qu'il frappe

une roche, vous avez un accident. C'est ce qui peut arriver.

J'admets, M. le Président, que les pétroliers construits dans les dernières années, de 100 000 à 150 000 tonnes, ont tellement de compartiments qu'ils naviguent de façon parfaite. J'admets cela. Ils ont priorité dans le centre du chenal creusé. Mais quand on a navigué quelques années, comme je l'ai fait moi-même dans le chenal nord et dans le Banc Brûlé, on sait qu'un creusage à 41 pieds est parfois rempli même quatre semaines après. Rempli après deux ou trois claques de nord. C'est aussi bête que cela. Quand je parle aux pilotes, ils me disent: Vous nous parlez de cela pour rien, il y a complète sécurité. On va ancrer à Pointe-au-Pic, on attend, on ne marche pas quand il y a de la brume, des intempéries, on a la priorité pour garder le centre du chenal pour monter à Québec. Je dis, comme ancien navigateur, je ne donne pas cela comme une vérité de foi, emmener de l'huile dans le centre du Québec, au-delà, à l'ouest de l'île de Kamouraska et de Saint-Irénée, c'est un danger mortel qu'on fait subir aux deux rives du Saint-Laurent. Que les gens de la région de Québec aiment cela ou pas, c'est un danger mortel. Je dis ceci au ministre des Transports, il devrait poursuivre son étude et voir de quelle façon les lois fédérales sont faites dans tout le transport d'huile sur le Saint-Laurent. Même des petits pétroliers qui s'en vont vers les lacs ou autrement. Quelle est la protection qui leur est accordée? Quelle est la priorité qu'ils ont dans les rencontres? Ce n'est pas une charge solide. Le moindre pétrolier qui perdrait sa charge, même dans une rivière de Montréal, ce seraient toutes les rivières de Montréal qui seraient polluées. Si c'était dans la région de Québec, avec la marée montante ou la marée baissante, ce serait encore 70 ou 75 milles des rives qui seraient peut-être affectées.

Malgré toutes les assurances que me donnent les pilotes, on parle tellement d'environnement dans ce gouvernement, que s'il y a une place où vous devez regarder quels seraient les inconvénients d'une avarie qui pourrait se produire sur l'un de ces navires, ce serait le temps qu'on regarde aux conséquences.

J'ai déjà pas mal parlé. Je voudrais quand même faire référence à l'exposé du ministre quand il dit qu'il a un montant semblable dans son budget, à quelques millions près. Il faudrait bien être de bon compte. Ce ne sont pas quelques millions près que le ministère des Transports a cette année. Si les chiffres se ressemblent en dehors de la réduction de \$46 millions sur les autoroutes, les salaires ont augmenté de 10% en moyenne et l'inflation a gagné pas mal sur certains articles tels que l'huile, les agrégats, la machinerie et le volume des travaux que fera le ministère des Transports cette année, je pense qu'on ira chercher de \$75 millions à \$80 millions de travaux de moins que dans le budget précédent.

Je voudrais également que le ministre me dise ceci. Est-ce que le ministre ou ses fonctionnaires ont complété la négociation pour les prix qu'ils paieront cette année pour les huiles entre toutes

les compagnies? Est-ce que le ministre a également le prix de l'asphalte pour l'entretien, prix qui doit être fixé à ce jour, étant donné que ce n'est pas une soumission publique, c'est l'asphalte d'entretien de toutes les divisions, j'imagine que le prix doit être connu? Quelle est l'augmentation par rapport à l'an passé sur l'huile et sur les coûts d'asphalte pour le rapiéçage?

Un problème va se poser également au ministère. Je crois qu'il y a mésestimation des coûts des contrats d'autobus scolaires qui viennent en renouvellement. J'ai le document des estimations à mon bureau, mais ce n'est pas simplement la progression dont on parle, c'était plus élevé que cela. Je pense que cela prendrait un budget supplémentaire quant au renouvellement des contrats scolaires. Quand les transporteurs scolaires connaîtront le coût d'immatriculation, poids total en charge, comme les camionneurs artisans et les autres qui s'attendent à des augmentations assez importantes, parce qu'ils vont aller devant la commission des transports pour être compensés pour l'immatriculation, ce qui élargera directement au budget...

Il y a également la liste de tous les projets qu'a donnés le ministre, cet après-midi. Je constate quand même qu'il y a des variantes assez importantes dans les régions du Québec sur les dépenses de voirie et s'il y a des montants de différence insignifiants en plus et en moins dans certaines régions, je vois quand même que pour les régions de Québec et de la Côte-Nord, il se dépensera \$21 millions de moins cette année. Je vois également celle de Montréal où il y aura une dépense de 50% en moins, soit \$21 millions seulement, celle du nord de Montréal avec \$3 millions en moins et partout ailleurs dans le Québec, ce sont des augmentations très minimes dans d'autres régions. Je ne sache pas que ce soit de cette façon qu'on pourra répondre aux demandes que nous faisait l'Opposition dans le passé, pas plus pour le boulevard Talbot dont me parlait le critique de l'Opposition à ce moment-là aujourd'hui.

En terminant, je voudrais poser une question au ministre. Le 16 novembre dernier, on m'avait accusé, durant la campagne électorale, d'avoir fait beaucoup d'asphalte dans la province pour gagner des votes. J'avais démenti cette affirmation. D'un budget de \$1,46 milliard le 16 novembre au matin, il vous restait en caisse \$474 millions. Il y avait \$572 millions de dépensés. La question que je voudrais poser est la suivante. Le poste budgétaire des expropriations était complètement épuisé. La raison est assez facile à comprendre, le 31 mars 1976, il nous avait fallu mettre en application la loi 88 et pour éviter de paralyser l'ensemble des constructions dans la province, on avait dû déposer quantité de plans partout dans le Québec, dans la région de la Beauce, sur la Côte-Nord, surtout, pour éviter qu'au cours des deux années suivantes on ne puisse exécuter quelque travail que ce soit.

Je voudrais d'abord savoir ceci: sur les \$474 millions qui restaient en caisse le 16 novembre au matin, quel a été le montant retourné en crédits périmés? Quel est le montant qui, avant d'être dé-

claré périmé, a pu être transféré au poste expropriation, à moins qu'on ne l'ait déjà dit dans le mémoire? \$18 millions. Alors, la question que je pose, c'est: Quels sont les crédits périmés du budget de l'an passé qu'a retournés le ministère des Transports pour aider M. Parizeau à emprunter moins d'argent?

**M. Lessard:** \$40 millions.

**M. Mailloux:** Globalement?

**M. Lessard:** Oui. \$40 millions.

**M. Mailloux:** M. le Président, cela constituait mes remarques préliminaires. Merci de m'avoir écouté.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Brome-Missisquoi.

**M. Armand Russell**

**M. Russell:** M. le Président, je ne voudrais pas retarder indûment la discussion sur les crédits du ministère des Transports; je veux tout simplement faire quelques remarques très sommaires à la suite de l'exposé assez gigantesque fait par le ministre. Je présume que cet exposé est une indication ou une invitation à l'Opposition pour obtenir des questions qui seraient posées dans chacun de ces domaines.

En ce qui concerne son livre vert, je présume que ces nouvelles politiques seront énoncées; donc, il n'y aura pas tellement de questions dans ce domaine. On sait que le ministre veut, dans le domaine des transports, occuper la juridiction complète sur le territoire du Québec. Une chose me frappe drôlement, par contre, lorsqu'il parle de l'assainissement de la politique dans le domaine administratif, je regarde autour du ministre et je vois à peu près les mêmes fonctionnaires qu'il y avait autour de l'ancien ministre des Transports. Je ne sais pas si des changements vont être appliqués très prochainement; de toute façon on aura l'occasion de le demander de façon détaillée tout à l'heure, lorsqu'on posera des questions dans chacun de ces domaines.

Je ne voudrais pas répéter ce qu'a dit l'ancien ministre des Transports. Je suis d'accord en ce qui concerne certains de ses énoncés, entre autres sur la politique d'embauche. Il a dit: Il y en a plusieurs d'appelés et peu d'élus. Mais, si je peux faire miennes ses remarques, à la suite de certaines plaintes que j'ai reçues au bureau en fin de semaine, il y a des gens qui, à mon sens, auraient peut-être dû rester à l'emploi qu'ils occupaient auparavant, mais qui semblent être mis de côté. Par contre, je n'ai pas la responsabilité. Le ministre a enlevé cette responsabilité aux députés, mais je suis un de ceux qui croient que l'homme le plus qualifié encore pour s'occuper de ces choses, c'est celui qui est élu par la majorité des électeurs d'un comté. Il est beaucoup plus qualifié qu'un fonctionnaire qui n'a pas à répondre de ses actes devant la population. Qu'importe le parti politique

d'un député, que ce soit le Parti québécois, le Parti libéral, l'Union Nationale, le Ralliement créditiste ou autre, je pense que ces personnes connaissent leurs gens; ils agissent de bonne foi si l'on fait exception de certaines irrégularités qui peuvent arriver dans ce domaine, mais il n'y a rien de fatal et rien de criminel.

Je pense que c'est beaucoup plus acceptable que les erreurs de bonne foi qui peuvent être faites par des fonctionnaires qui se voient attribuer ces fonctions et qui font ce travail avec beaucoup de sincérité mais qui manquent des informations que possède souvent un député dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres. Comme le disait le député de Charlevoix, peut-être que le député de Brome-Missisquoi aussi bien que le député de Johnson en ont vécu d'autres de ces passages. On a une expérience que peut-être les députés du Parti québécois vont connaître d'ici quelques années pour se rendre compte que j'ai plus confiance à eux qu'aux fonctionnaires qui sont nommés de bonne foi.

En ce qui concerne les remarques faites par le député de Charlevoix au sujet de l'enregistrement des automobiles, je suis d'accord avec lui; les caisses populaires en qui j'ai beaucoup foi ne pourront pas répondre de façon aussi efficace que le faisait la majorité des émetteurs de permis dans la plupart des régions. Ces individus, en retour de compensations très minimes, rendaient service à beaucoup de gens.

Les caisses populaires n'ont pas le moyen de rester ouvertes, étant donné leur situation où la responsabilité qu'elles ont d'émettre des enregistrements, comme le faisaient les individus qui émettaient ces enregistrements dans les comtés, surtout dans des comtés ruraux.

M. le Président, cela me frappe drôlement lorsque j'entends le ministre, dans sa déclaration de principes, dire que les villes auront à s'occuper des autoroutes sur leur territoire, un peu dans le sens des remarques du ministre tout à l'heure. Je regarde les budgets qu'ils déposent et je vois encore là des millions qui sont attribués à compléter des travaux dans le domaine des autoroutes, à l'intérieur des villes. Il faudrait peut-être, tout à l'heure, clarifier cette question, et on le fera, pas par pas, afin d'être certain qu'on a bien compris ces remarques ou ces énoncés de principes.

En ce qui concerne le transport des écoliers en autobus, je pense qu'on aura plusieurs questions à ce moment et qu'on pourra, lorsqu'on viendra aux crédits, revenir là-dessus pour avoir des clarifications. Sur bien des points, je sais que le ministre est de bonne foi et est prêt à nous fournir ces informations. On va tâcher d'être aussi flexibles que possible pour accélérer l'étude des crédits et lui fournir d'avance autant de questions qu'on veut savoir sans aller dans les détails. Comme je le disais tout à l'heure à certains des fonctionnaires, lorsqu'on va parler d'autobus scolaires, on n'exigera pas le nom des élèves, ni l'âge, ni leur date de naissance. Mais qu'ils soient prêts à répondre à bien des détails, étant donné les énoncés de principes qu'il a émis. Il y a plusieurs détails qu'on va être intéressés à connaître, étant

donné qu'on n'est pas à l'intérieur du ministère et qu'on est curieux de connaître tous ces changements qu'il désire apporter lui-même pour améliorer le fonctionnement du ministère pour le plus grand bien des Québécois.

M. le Président, je pense bien que tout le monde est d'accord sur la tournée que fera le ministre à travers la province. Comme l'a dit le député de Charlevoix, je présume qu'il va continuer à faire ce qu'il a déjà fait: inviter tous les députés, indépendamment de leur allégeance politique. Je lui promets simplement, s'il vient dans ma région, si je suis invité, que je serai présent, à moins d'empêchement grave, pour pouvoir, avec lui, rencontrer les fonctionnaires, prendre connaissance de tous les programmes et des problèmes de la région.

Je suis, d'ailleurs, heureux de certaines de ses déclarations lorsqu'il semble laisser entendre que les régions rurales vont être favorisées davantage. Vous allez comprendre que comme député d'un comté comme Brome-Missisquoi, je vais avoir besoin de l'aide du ministre pour répondre à toutes les demandes qui me viennent de gauche et de droite. On a accusé un ancien ministre d'avoir pavé tous les chemins de la province durant les élections. Je lui ferais un reproche: il a oublié Brome-Missisquoi, parce qu'il y a encore beaucoup de routes à faire là...

**M. Mailloux:** Il a laissé de l'argent.

**M. Russell:** J'aurais été heureux qu'il se penche un peu plus de ce côté et les poser toutes, cela exempterait de répondre à bien des questions qui nous sont posées aujourd'hui, des demandes qui me viennent à tort ou à raison. Donc, le ministre n'aura pas à se surprendre si on revient à la charge au nom des municipalités dans plusieurs de ces régions rurales car on va pouvoir en parler d'une façon peut-être plus détaillée. La voirie rurale est encore drôlement importante dans des régions comme les nôtres. Je ne suis pas un de ceux qui croient bon de dépenser des sommes énormes pour faire des autoroutes à travers des paroisses rurales, mais je pense qu'on doit répondre d'une façon plus efficace, beaucoup moins coûteuse que certaines des routes qu'on a tenté de construire avec des grands projets — comment est-ce qu'on dirait le terme français? Des projets techniques—en appliquant des techniques qui sont commandées par certains de ces fonctionnaires. Je pense qu'il y a des façons beaucoup plus pratiques de faire des chemins ruraux et de donner ce que veulent avoir les gens de ces régions. Ce qu'ils veulent, c'est une route améliorée, de façon très simple, pavée pour éviter la poussière qui endommage les récoltes. Il ne faut pas se retourner de bord et dire: Il y a 25 ans, vous n'aviez pas de pavage, et vous viviez quand même. Il y a 25, 30 ans, c'étaient des chevaux et des voitures qui passaient dans les routes, il y avait moins de poussière. Avec la circulation d'aujourd'hui, lorsque vous voyez la poussière qui s'étend sur les récoltes, c'est un dommage énorme, les municipalités

rurales n'ont pas les moyens de répondre aux besoins de toutes ces routes dans plusieurs de leurs paroisses.

De toute façon, on pourra en discuter en détail tout à l'heure, je ne veux pas m'allonger là-dessus.

En ce qui concerne le transport maritime, je pense bien que je peux endosser, avec l'expérience du passé, un peu ce qu'a dit le député de Charlevoix. Je me rappelle une étude qui avait été préparée par le ministère des Richesses naturelles, où on recommandait un port à Sept-Iles avec un dépôt pour y décharger les huiles et un pipeline qui monterait vers la région de Québec pour éviter ce qu'énonçait tout à l'heure le député de Charlevoix. C'est peut-être du passé, c'est peut-être dépassé ces choses, mais c'est une question que j'ai vécue, et le dossier doit être encore au ministère des Richesses naturelles. Peut-être que le ministre des Transports pourrait demander si on pourrait le trouver, l'examiner pour voir si les spécialistes qui en ont fait l'étude avaient raison dans ce temps, aussi bien que ceux qui ont fait les recommandations au député de Charlevoix d'éviter que ce transport se fasse dans le Saint-Laurent pour prévenir des dégâts qui pourraient arriver dans le cas d'un accident, ce qui est toujours possible.

M. le Président, je voudrais conclure là-dessus, pour qu'on puisse procéder immédiatement à l'étude des crédits. J'avertis encore le ministre, on va y aller lentement, de façon certaine. Je suis assuré d'avance que le ministre va pouvoir nous fournir tous les détails qu'on veut obtenir, parce qu'il est bien entouré de fonctionnaires compétents et qui connaissent bien le ministère. Cela fait quelques années qu'ils sont là et ils vont nous donner toutes les informations que désirent obtenir l'Opposition et les députés du côté du gouvernement. Certains vont être heureux d'entendre des révélations de la part du ministre. Lui, qui connaît bien son ministère, j'en suis certain, il a pris la peine d'étudier chacun des articles avant de présenter ses crédits.

Je suis satisfait qu'on procède immédiatement, à moins que d'autres aient des...

**Le Président (M. Boucher):** Le député de Rouyn-Noranda.

#### M. Camil Samson

**M. Samson:** M. le Président, le ministre des Transports a fait allusion cet après-midi à sa tournée à travers la province. J'ai eu l'occasion d'avoir sa visite dans ma région. Je me suis dit satisfait de la façon dont on m'avait traité à l'occasion de son passage. Cependant, je suis un peu déçu, parce qu'il paraît que c'est après son passage que les choses ne se sont peut-être pas aussi bien arrangées qu'on l'aurait espéré dans la région que je représente. Si on jette un coup d'oeil rapide à l'annexe 1 du discours du ministre, nous verrons que l'effort de décentralisation au ministère des Transports a fait que dans la région que je repré-

sente, l'Abitibi-Témiscamingue, la région 08, on aura \$9,6 millions de dépenses en construction de réseaux routiers. Sans vouloir enlever quoi que ce soit à qui que ce soit, parce que je pense que toutes les régions périphériques du Québec ont des besoins qui sont bien connus, et si je compare ça à la région du Bas-Saint-Laurent avec \$32 millions, la région de l'Outaouais avec \$24 millions, sachant à l'avance que ce n'est déjà pas suffisant pour eux. \$9,6 millions pour la région que je représente, c'est peu pour une région immense, il n'y a peut-être pas autant de densité de population que dans les grandes régions comme Montréal ou Québec, mais par contre, quand on parle de routes, il y a là un besoin qui est peut-être supérieur à ceux des grands centres. J'avais cru comprendre, au cours de la dernière année, que la philosophie du ministère serait peut-être d'aller vers la construction dans les régions périphériques pour quelque temps, plutôt que vers des constructions d'auto-routes dans les grands centres. Bien sûr, j'ai pris connaissance qu'on arrête certains projets dans les grands centres, mais il me semble qu'on ne compense pas suffisamment dans les régions qui sont éloignées. Je fais référence, M. le Président, à cette immense région qui est l'Abitibi-Témiscamingue et à la seule route possible dans le Québec qui puisse relier cette région aux autres. Il s'agit de la route 117.

Selon les évaluations dont nous avons été à même de prendre connaissance, il y aurait un besoin d'une dépense d'au-delà de \$100 millions, peut-être allant plutôt vers \$150 millions, pour refaire la route entre Saint-Jovite et Val-d'Or pour permettre aux résidents de cette région d'avoir accès aux grands centres. Si je soulève ce problème, ce n'est pas uniquement pour parler d'une seule région, mais aussi pour faire comprendre que c'est la région qui, par voie routière, donne accès à la baie James. Tout le monde comprendra que la route reliant Montréal au Nord-Ouest québécois ou à l'Abitibi-Témiscamingue est surchargée, compte tenu des travaux actuels de la baie James et compte tenu d'un surplus de transport rendu nécessaire par cet immense projet qu'est celui de la baie James.

Je voudrais également souligner, puisque je suis un peu déçu de voir qu'on n'a pas tellement tenu compte des besoins de ces régions éloignées, de celle-là en particulier, comme l'ont fait certains de mes collègues, qu'encore dans cette région-là il y a même des sorties de paroisse qui ne sont pas asphaltées. Si quelqu'un a accusé l'ancien ministre d'avoir asphalté partout pour aller chercher des votes, cela explique peut-être pourquoi il n'a pas eu tous les votes qu'il fallait dans ma région.

**M. Mailloux:** Il en a eu assez, lui.

**M. Samson:** Des votes? Et de l'asphalte aussi?

**M. Mailloux:** De l'asphalte aussi.

**M. Samson:** Nous avons eu des votes, mais pas d'asphalte.

**M. Guay:** Il n'y a rien dans Charlevoix.

**M. Samson:** Il semblerait que cela ne s'est pas étendu jusque dans ma région. Je pense que toute personne qui...

**M. Russell:** Il y avait de la neige au mois de novembre.

**M. Samson:** Oui, cela peut être une raison valable mais, de toute façon, il y a des jours où il n'y avait pas de neige et il n'y avait pas d'asphalte non plus. Les sorties de paroisse. Je pense que les gens qui demeurent dans des paroisses, quel que soit l'endroit, quelle que soit la situation de cette paroisse, devraient au moins, normalement, pouvoir compter sur une route pavée qui leur permette de sortir de la ville.

Egalement — ceci est peut-être un peu particulier à la région de l'Abitibi-Témiscamingue, plus en tout cas dans cette région que dans d'autres, parce que je sais qu'il y en a dans d'autres régions aussi — il y a encore des chemins qui, bien sûr, ont été transférés au ministère des Transports par un protocole d'entente, si je me rappelle bien, qui remonte à 1971 ou 1972, il s'agit de chemins que l'on appelait chemins de colonisation. Il y a, dans cette immense région, qui est une région de colonisation, des chemins qui ont été construits il y a 40 ans ou 50 ans et qui n'ont pas été refaits depuis. On sait que dans ce temps-là les chemins n'étaient pas construits pour le même genre de transport qu'aujourd'hui. Donc, les chemins dits de colonisation sont, à toutes fins pratiques, des espèces de chemins de portage. Il y aurait un besoin de les refaire et non pas seulement de réparer temporairement de petits bouts de chemin, mais de les refaire pour qu'on ait la paix pendant encore plusieurs années de ce côté-là.

Je dois quand même accorder au ministre un certain crédit. Il a semblé vouloir, en tout cas, s'intéresser à ce problème. C'est le moment idéal, je pense, pour lui permettre de répondre, au cours de l'étude de ses crédits, à ces questions-là. Y a-t-il eu développement dans l'étude de ces dossiers pour en arriver à donner satisfaction aux gens qui demeurent dans ces régions? Je crois que la route qui mène — je parle toujours de la route qui donne accès à la région de l'Abitibi-Témiscamingue — dans ce coin est peut-être parmi les rares routes d'accès à une grande région qui n'a pas connu d'améliorations sensibles, en tout cas depuis plusieurs années, et ce contrairement à certaines autres régions. J'ouvre toujours la parenthèse parce que mon point de vue n'est pas d'empêcher les autres régions de se développer, au contraire, toutes les régions éloignées ont les mêmes droits, je pense, et doivent au moins s'attendre à un traitement raisonnable.

Bien sûr, ce n'est pas un problème qui est venu au monde hier. C'est un problème qui est connu depuis assez longtemps, mais plus on avance dans le temps, plus le problème refait surface et en quelque sorte, si on parle de transport, c'est presque le problème numéro 1 pour cette région.

Je voudrais aussi, dans un autre ordre d'idées, M. le Président, faire référence encore une fois à la fameuse sécurité routière. Là-dessus, je pense que tous les efforts qui seront faits par le ministère méritent d'être appuyés par les députés, quelles que soient leurs allégeances politiques en cette Chambre. La sécurité routière, on en a parlé souvent et on en parlera encore, mais cela demeure aussi un grand problème. En effet, par voie de conséquence, quels que soient le ou les responsables, par manque de sécurité routière, nous payons au Québec des primes d'assurance-automobile qui sont supérieures à celles qu'on paie dans plusieurs autres provinces en tout cas. La région que je représente est une région frontalière, située assez près de l'Ontario. Il y a une différence très marquée entre les primes d'assurance que doivent payer les automobilistes dans la section Québec et dans la section Ontario qui est située à quelques milles seulement des deux villes de Rouyn et de Noranda.

Alors, évidemment, pour un automobiliste, à quelques milles de distance, avoir une différence de prime d'assurance-automobile, c'est quasiment inexplicable pour lui. Il reste que nous savons évidemment que nous avons un taux d'accidents qui est assez élevé. L'été dernier, nous avons adopté la loi 13 qui évidemment parlait de sécurité routière, mais aussi du port de la ceinture de sécurité obligatoire. A l'occasion de ces débats, nous avons parlé d'une refonte éventuelle du Code de la route, refonte qui aurait permis davantage de mettre l'accent sur la sécurité routière.

Bien sûr, cela doit se faire en collaboration avec le ministère de la Justice. Ce n'est pas facile pour le ministère des Transports de faire appliquer lui-même le Code de la route. Ce n'est pas lui qui doit le faire appliquer; c'est le ministère de la Justice via la Sûreté du Québec et les agents concernés. Il reste que nous sommes en droit de nous poser des questions et, là-dessus, je rejoins l'ancien ministre des Transports. A quoi cela sert d'avoir une loi si on ne l'applique pas? Si on ne l'applique pas, il vaut mieux ne pas l'avoir, parce que ces espèces de tolérances tacites font finalement que la population, un bon jour, pourra se demander quel genre de lois on doit respecter et quel autre genre de lois on peut ne pas respecter, puis pour quel autre genre de lois on peut s'attendre à une tolérance. Evidemment, cela pourrait entraîner un débat assez long, mais il reste que je suis de ceux qui sont partisans de la sécurité routière. Je pense que, même si cela ne relève pas directement du ministère des Transports, quand on aura à amender ou à refaire le Code de la route, on devra tenir compte des possibilités du ministère de la Justice. Il serait peut-être même intéressant qu'il y ait, à ce moment-là, une collaboration avec le ministère de la Justice, comme cela s'est fait dans d'autres domaines. Il y a eu collaboration du ministère des Transports avec le ministère de la Justice pour l'assurance-automobile, je pense. Il serait peut-être utile qu'on ait aussi une collaboration avec le ministère de la Justice pour que, sur les routes, les automobilistes sachent bien que le Code de la route est là et qu'il faut le

respecter. Bien sûr, les humains étant des humains et aussi longtemps que les humains demeureront des humains, il y aura toujours du monde pour dépasser les limites de vitesse; il y aura toujours du monde pour enfreindre certaines dispositions du Code de la route.

Quelle est la meilleure façon pour en arriver à empêcher cela? Est-ce d'augmenter le prix des infractions? D'augmenter le nombre de points de démerite pour en arriver à enlever son permis à un conducteur? Je ne suis pas certain que ce seraient là les meilleures façons d'en arriver aux objectifs qui sont poursuivis.

La peur étant le commencement de la sagesse, nous savons tous que lorsqu'il y a des patrouilles routières assez en vue sur les routes, il y a presque automatiquement un ralentissement de la vitesse et, évidemment, une plus grande prudence de la part des automobilistes. Je l'ai souligné plusieurs fois dans cette Chambre, et je pense qu'il est encore nécessaire de le faire, je suis d'avis que des dispositions devraient être prises pour que les patrouilleurs de routes soient bien en vue. Cela ne veut pas dire d'être obligés de multiplier la force policière, mais cela peut peut-être vouloir dire de changer un peu la philosophie de la surveillance routière. Je préfère voir une voiture de police bien identifiée. A titre d'exemple, entre Montréal et Québec, si on rencontre trois ou quatre voitures de police bien identifiées, vous voyez automatiquement un ralentissement de vitesse. Alors qu'au contraire, malheureusement, dans le passé — je dis bien dans le passé parce que c'est peut-être changé ou en voie de changement, je serais bien satisfait si cela changeait, en tout cas — on entendait plutôt dire que les gens se faisaient prendre par des voitures de police, voitures dites fantômes. Je pense, M. le Président, que ce n'est pas tout à fait comme cela qu'on réglera le problème de la sécurité routière.

J'imagine que c'est quelqu'un qui donne les directives, les policiers ne décident quand même pas eux-mêmes ce qu'ils vont faire, mais quand on fait jouer aux policiers un rôle de chats qui guettent les souris, il me semble que ce n'est pas un rôle de surveillance et de sécurité. Permettez-moi l'expression, on fait plutôt jouer aux policiers le rôle de dévaliseurs de grands chemins en semant des billets d'infraction. J'ai retrouvé, dans le discours du ministre, certaines statistiques quant aux billets d'infraction qui ont été distribués au cours de l'année. Evidemment, cela nous permet, sur le plan statistique, de voir quel est le travail qui a été fait par les policiers. Mais, à mon sens, ce n'est pas le nombre de contraventions qu'on réussira à coller à des automobilistes qui compte, ce n'est pas ce qu'on doit rechercher. On doit chercher à diminuer le nombre des accidents. Pour diminuer le nombre des accidents, il faut diminuer le danger sur les routes.

Ceci m'amène à vous dire également qu'il y a un autre genre de problèmes qui est présentement hors de la portée de la surveillance policière ou de la surveillance routière, c'est celui d'un système d'inspection mécanique. Je vais aller assez loin à

ce sujet, je vais peut-être aller plus loin que certains autres de mes collègues. Je considère que nous devons aller aussi loin que la province d'Ontario dans ce sens, aussi loin qu'exiger des examens mécaniques à intervalles réguliers. Ceci a une importance beaucoup plus grande que celle qu'on voit aujourd'hui. Combien d'entre nous, parmi les membres de l'Assemblée nationale, sommes au courant que, parce qu'en Ontario il y a un meilleur système d'inspection mécanique, qui est beaucoup plus avancé que le nôtre, il y a des automobiles, de classe touristique, qui sont retirées de la circulation en Ontario, ne répondant pas aux normes de sécurité mécanique, et combien de ces voitures, qui sont retirées de la circulation en Ontario, sont rachetées au Québec par des revendeurs de voitures d'occasion et remises en circulation au Québec?

Personne ne peut nous fournir les statistiques, je pense, là-dessus. Peut-être le Bureau des véhicules automobiles pourrait-il nous les fournir mais je ne sais pas s'ils ont préparé des statistiques dans ce sens. Mais, même s'il y avait un montant X, ce serait déjà trop. Je considère que, si une voiture ne répond pas aux normes de sécurité de bonne mécanique dans une province voisine, nous au Québec, on ne devrait pas permettre que cette voiture soit remise en circulation sur nos routes du Québec. Et pourtant c'est le cas. Il y en a plusieurs actuellement. Il y a probablement des conducteurs propriétaires de voitures usagées qui conduisent une voiture qui vient de l'Ontario, qui a été retirée de la circulation en Ontario pour mauvais état mécanique et le conducteur québécois conduit cette voiture, se croyant en toute sécurité avec une voiture en bon état mécanique.

Je pense que nous devons tenir compte de cette situation et prendre des mesures. Evidemment, cela voudrait dire implicitement qu'il devrait y avoir des centres d'inspection d'automobiles et je sais que c'est pas facile pour le ministère des Transports de multiplier du jour au lendemain les centres d'inspection d'automobiles.

Par contre, je me demande dans quelle mesure le ministère des Transports ne pourrait pas, en accord avec les garagistes québécois, attirer certains garages qui répondent aux normes pour qu'ils puissent être officiellement inspecteurs mécaniques de certaines de ces voitures avec des listes d'inspection pro forma pour que le mécanicien qui signera une telle inspection la signe en ayant fait les inspections mécaniques requises par le ministère des Transports.

Puisqu'on est sur la question des voitures automobiles, je me demande également jusqu'à quel point on rend service à la population quand on parle de vouloir remettre aux caisses populaires — et je dis immédiatement que je n'ai rien contre les caisses populaires, cela n'a rien à voir avec cela — l'émission des plaques d'immatriculation. Nous savons tous qu'il y a une possibilité d'émission de plaques d'immatriculation à partir des services du ministère. Il y a une autre possibilité à partir de bureaux de véhicules automobiles situés dans certaines villes du Québec, et l'autre

méthode est celle des garagistes autorisés. Le garagiste autorisé qui peut émettre des plaques peut le faire en fin de semaine. S'il vend une voiture en fin de semaine, il peut rendre service à son client. Mais si la personne achète une voiture chez un garagiste non autorisé, ce qu'on appelle les vendeurs FB plutôt que FA, à ce moment-là, il y a un manque de service. Et ces gens pourraient retrouver ce manque de service en ayant recours aux vendeurs privés, à une personne qui pouvait émettre ces plaques d'immatriculation mais à titre privé et dont les heures, comme le disait tout à l'heure l'ancien ministre des Transports et avec beaucoup de raison, d'ouverture sont très flexibles.

Je pense que ce n'est pas le rôle des caisses populaires de vendre les plaques d'immatriculation. Pour mieux me faire comprendre, on me permettra une petite anecdote. Un bon jour, un type dans le commerce, qui vend des "peanuts" — je ne ferai pas référence au président des États-Unis — reçoit la visite d'un ami qui a besoin d'argent. L'ami lui demande comment cela va dans son commerce. "Cela va très bien, je fais de l'argent comme de l'eau." "Pourrais-tu me prêter \$1000?" "Je regrette, je ne peux pas." "Comment, tu ne peux pas? Je suis un de tes amis et tu ne peux pas me prêter \$1000? Tu fais de l'argent comme de l'eau." Il répond: "Je ne peux pas parce que j'ai une entente avec mon gérant de banque. Moi, je ne prête pas d'argent et lui, il ne vend pas de "peanuts".

Vous voyez que ce n'est pas le rôle des caisses populaires de vendre des plaques d'immatriculation.

Leur rôle, c'est de prêter de l'argent, c'est de donner des services financiers à leurs membres comme à la population. Là, on est rendu, parce que les caisses populaires sont peut-être dans un état favorisé par le gouvernement actuel, que l'on va vendre des plaques d'immatriculation.

Demain, parce qu'une certaine marque de gâteaux appartient aux caisses populaires, on vendra aussi des gâteaux dans les caisses populaires. Un autre jour, on fera autre chose. Je pense que chaque chose doit se faire en temps et lieu. Quand on émet des plaques d'immatriculation, cela ne se fait pas au-dessus du comptoir, comme lorsqu'on vend un paquet de gomme à mâcher, cela prend un minimum de préparation et de gens qui sont aptes à pouvoir connaître ce qu'est une voiture-automobile et ce qu'est l'immatriculation de cette voiture-automobile, à quel moment on peut le faire, et à quel autre moment par mesure d'exception on ne doit pas le faire.

Pensez-vous que les caisses populaires vont voir à ce que tous les caissiers et toutes les caissières possèdent toutes ces connaissances? Il y aura peut-être un petit coin où on émettra les plaques d'immatriculation. Je dis que c'est tout simplement changer un mal pour un autre, si on considère que c'est un mal d'avoir des vendeurs privés de plaques d'immatriculation. Je dis que ce n'est pas un mal. Si on prétend que c'est parce que les émetteurs actuels ont été nommés plutôt que d'avoir été choisis par des concours je ne sais

pas lesquels de la fonction publique, je dis qu'on ne doit pas faire le procès de ceux qui sont en service et qui donnent un bon service. On doit, si on considère que cela n'a pas été fait de la bonne façon, plutôt regarder vers l'avenir et voir à ce que cela se fasse autrement si nécessaire. Mais pour ceux qui sont en place et qui fournissent un bon service, je ne vois pas une bonne raison pour qu'on sorte cela de là et qu'on aille encombrer quelqu'un d'autre avec cela.

Aussi, je voudrais dire un mot au sujet de la méthode d'embauche des employés saisonniers ou occasionnels, je ne sais pas trop comment on les appelle. Je pense que le ministre nous en a fait part, dans son discours, à la page 5, si je me rappelle bien. Il y avait là une nouvelle méthode qui pouvait exorciser le patronage. Cette méthode, c'est la suivante: Toute personne intéressée fait une demande préliminaire, et, à la suite de cela, il y a un comité de sélection composé d'un représentant du Centre de main-d'oeuvre du Québec, un représentant du ministère des Transports et un représentant du ministère des Affaires sociales. Or, M. le Président, même si je ne suis pas un de ceux qui réclament que le député du comté fasse cette sélection — je ne le réclame pas parce que j'ai pas mal d'autres sortes de travail que cela à faire et je préfère que cela soit fait autrement, quant à moi — il reste que je peux me poser des questions quant à la méthode utilisée, toujours en considérant que chaque citoyen québécois qui veut travailler a le même droit que son voisin, quelles que soient ses allégeances politiques. Là-dessus, je suis d'accord.

Tous ont droit au travail. Bien sûr, on a la preuve qu'il y a beaucoup d'appelés mais peu d'élus, parce qu'il y a beaucoup de gens qui se cherchent un emploi et qu'on a besoin d'un certain nombre seulement. Donc, ce comité devient un comité de sélection. J'aimerais bien qu'on nous explique, au cours des débats sur les crédits, de quelle façon on sélectionne, sur quoi on se base pour embaucher Jean-Baptiste plutôt que Jean-Claude.

D'abord, le représentant du centre de main-d'oeuvre du Québec, je trouve cela normal; le représentant du ministère des Transports, je trouve cela normal. Au risque de me faire dire que le représentant du ministère des Affaires sociales est celui qui est le plus apte à savoir si la famille est dans le besoin ou non, M. le Président, je vous dis: C'est de la bouillie pour les chats. Parce que nous avons des expériences du passé et on doit en tenir compte de ces expériences. L'actuel ministre se rappellera sans doute l'Opération 2000, en 1970, opération qui avait pour but de permettre à des assistés sociaux de retourner sur le marché du travail. Dans cette Opération 2000, à travers toute la province de Québec, avec un comité interministériel qui était dirigé par le ministère des Affaires sociales, on avait donné des cours à des assistés sociaux. Je vous donne un exemple. Dans mon propre comté, il y en a 90 de ces personnes qui ont suivi des cours en restauration forestière. Les cours étaient donnés par la commission scolaire

du coin, par des professeurs. A la suite de ces cours, environ 90 personnes — je peux me tromper d'un ou deux, en tout cas — ont reçu un beau diplôme. J'en ai pris connaissance; c'était très, très joli: techniciens en restauration forestière. 90 personnes ou environ, qui sont sur l'aide sociale depuis un bon bout de temps pour des raisons de santé et pour des raisons d'inaptitude au travail quelconque, se retrouvent avec un diplôme de techniciens en restauration forestière. Le comité interministériel avait voulu que le ministère des Terres et Forêts, par l'entremise de REXFOR, soit celui qui, après leur avoir fait faire des études, c'est normal, offre des emplois à ces techniciens en restauration forestière. Ce n'est que le jour où le représentant du ministère des Terres et Forêts est allé expliquer à ces gens qu'est-ce que c'était de la restauration forestière qu'il y a eu une contestation à 100% de ces personnes qui avaient passé 90 jours, je pense, sur des bancs d'école pour apprendre la restauration forestière. On leur avait montré sur du papier comment faire de la restauration forestière, mais, quand est arrivé le temps de passer à l'action, on leur a dit: La restauration forestière, c'est une hache, c'est une scie à chaîne et cela s'appelle bûcher, mon vieux; c'est cela de la restauration forestière. J'ai vu des gens déchirer des certificats de techniciens en restauration forestière et refuser d'aller au travail parce qu'on leur offrait, dans plusieurs cas, pour ceux qui avaient des familles de quatre ou cinq enfants, environ \$16 par semaine de plus que le bien-être social pour aller travailler.

Les bras m'ont tombé quand j'ai vu cela, quand j'ai pris connaissance de cette situation. J'ai été obligé de conclure, comme pas mal de monde, que ces gens étaient plus intelligents que le gouvernement. Ils avaient compris facilement que c'était plus payant de rester à ne rien faire chez soi que d'aller user du linge, user des mitaines, et de travailler de 6 heures du matin à 6 heures le soir dans le bois, pour \$16 de différence par semaine.

Résultat: l'Opération 2000 a été abandonnée. Je pense que le ministre est au courant de cela. L'Opération 2000 a été un fiasco monumental. Je soutiens que cela aurait pu être un certain succès, mais que le ministère des Affaires sociales, qui s'était fourré le nez là-dedans, est le plus grand responsable de ce fiasco. Pourquoi? Parce que, d'abord, il y avait, là aussi, sur le comité, un représentant des Affaires sociales. Ce qu'on cherchait de ce côté, c'était à sortir le plus possible de gens de l'aide sociale et à les envoyer travailler. C'est cela qu'on cherchait. Et les gens qui, normalement, auraient pu faire ce genre d'emploi et qui cherchaient ce genre d'emploi, eux autres n'en trouvaient pas. Alors, ceux-là se retrouvaient ou bien sur l'assurance-chômage ou bien sans autre recours que celui d'aller eux aussi à l'aide sociale.

Comme voie de conséquence, M. le Président, si on prend l'exemple de l'Opération 2000, j'ai eu connaissance qu'il y a pas mal de gens qui ont suivi des cours en restauration forestière. Ils ne sont pas allés travailler, et puis d'autres person-

nes, qui voulaient travailler puis qui ne voulaient pas aller à l'aide sociale, sont allés prendre ces emplois pour le reste de l'été. Je dis que cela risque un peu de ressembler à la même chose. On va prendre des pères de famille ou on va prendre des célibataires qui sont plus ou moins aptes au travail, puis on va pousser un peu fort de ce côté dans le comité. En tout cas, on me dira le contraire si je me trompe, mais avant de me dire le contraire qu'on attende un peu plus tard, on verra qu'en pratique c'est probablement ce qui se passera. On va pousser un peu plus fort pour essayer de sortir de l'aide sociale, puis les employés travaillant. Pendant ce temps, on va faire, de personnes aptes au travail, de personnes en santé, on va faire de celles-là ou bien des chômeurs officiels retirant de l'assurance-chômage ou bien des assistés sociaux officiels. Je trouve que ce n'est pas tout à fait réaliste. Je le dis bien honnêtement au ministre, je ne suis pas contre l'idée que cela nous passe pas dans les mains, nous autres, du tout, je pense que vous nous enlevez un fardeau.

**M. Lessard:** Cela ne vous passait pas dans les mains de toute façon avant, comme député de l'Opposition.

**M. Samson:** De toute façon, non. Je n'ai jamais demandé que cela me passe dans les mains. Mais il reste une chose, par exemple, le ministre est d'accord aussi, parce que le ministre représente un comté qui est un peu semblable au mien, le ministre aussi reçoit des gens dans son bureau qui viennent lui demander du travail. C'est normal. A part cela, le député qui va refuser de recevoir ces gens ne mérite pas d'être député. C'est notre devoir de les recevoir, puis notre devoir aussi de les diriger vers l'organisme qui est capable, pour autant que c'est possible, de leur trouver un emploi. Quant à moi, ce n'est pas moi qui vais les placer.

**M. Guay:** M. le Président, j'invoque le règlement. C'est fort intéressant ce que dit le député de Rouyn-Noranda, mais cela fait pas mal plus de temps que le temps qui est normalement alloué...

**M. Samson:** M. le Président, sur la question de règlement.

**Le Président (M. Boucher):** En commission parlementaire, les règlements sont assez larges, alors je laisse le député de Rouyn-Noranda continuer...

**M. Gratton:** Cela va plus vite quand on laisse les députés s'exprimer librement.

**M. Samson:** Merci, M. le Président. De toute façon, mon collègue de Taschereau va comprendre, probablement avec quelques...

**M. Guay:** Je suis habitué de l'entendre, étant assis à côté de lui...

**M. Samson:** ... études de crédit, que c'est la méthode. On dit ce qu'on a à dire. Mais si vous pensez que c'est trop long, puisque cela risque de trop éterniser vos crédits, arrêtez-moi; j'ai le droit de reprendre la parole, puis je vais reparler un autre vingt minutes. Cela ne vous donnera rien. Au point de vue du règlement, vous m'arrêtez, je recommence pour vingt minutes, je recommence pour vingt minutes. Alors, laissez-moi donc finir, cela va aller mieux, cela va aller plus vite.

**M. Lessard:** C'est vingt minutes sur un élément de programme.

**M. Samson:** Ne vous inquiétez pas, si on veut jouer sur le règlement, je peux vous tenir plus longtemps que vingt minutes, rien que sur le règlement. Mais le ministre va comprendre que ce n'est pas là mon but. Je pense que les remarques que je fais sont de type positif, parce qu'au ministère des Transports, il rencontre certains problèmes, tout n'est pas facile à ce ministère. Le ministre a été dans l'Opposition, il sait très bien, d'ailleurs, que ce qu'il disait dans l'Opposition, cela pouvait être utile au gouvernement. Alors, ce que nous nous disons maintenant, aujourd'hui, dans l'Opposition, cela pourra lui être utile aussi.

M. le Président, je continue donc en soulignant au ministre que ce genre de comité aurait avantage peut-être à être revu. Je n'ai rien contre les gens des Affaires sociales, mais laissez-les donc aux Affaires sociales; ils ont assez de leurs problèmes, là. Ils en ont assez de ne pas être capables de donner satisfaction à leur clientèle, ne les envoyez donc pas travailler ailleurs, là où ils ne connaissent rien, et ce n'est pas leur "job" de le faire non plus.

M. le Président, ceci m'amène aux questions de transport comme tel. Quand on parle de questions de transport, on peut parler du transport d'écoliers. Le député de Taschereau devrait savoir que le transport peut vouloir dire de la voirie aussi, et j'ai parlé de voirie. Le transport comme tel, on peut parler du transport d'écoliers et on peut parler de camionnage sous différentes formes. Nous avons — et je pense que plusieurs députés ont ces problèmes — des plaintes qui nous parviennent régulièrement en ce qui concerne la fameuse Commission des transports.

Je n'ai rien contre le monde qui est là, c'est du bien bon monde, mais je ne sais pas ce qui se passe là, c'est lent, c'est effrayant! Quand les camionneurs en vrac, par exemple, ont besoin d'un transfert de permis, cela ne sort pas, cela traîne éternellement, presque. Comme voie de conséquence, vous avez un camionneur en vrac qui achète le permis d'un autre, qui achète le camion de l'autre.

Ce n'est pas un caucus spécial, l'ancien ministre me disait que le président de la commission viendrait. Il vous a rendu service, je vais en parler moins longtemps ce soir. Vous voyez.

**M. Guay:** Nous en savons gré au député de Charlevoix.

**M. Lessard:** Je suis même prêt à le faire témoigner.

**M. Samson:** Vous voyez comme cela peut être utile.

**M. Lessard:** A le faire témoigner.

**M. Samson:** Je vais bien vite terminer là-dessus parce qu'on aura la chance d'avoir la visite du président de la Commission des transports. Il reste que de ce côté-là nous avons des gens qui doivent payer deux fois, dans la même année, des droits d'immatriculation; ce n'est pas normal. Là-dessus, je pense que le ministre s'il n'est pas d'accord avec moi, au moins il est très bien au courant de ce problème-là. Lui aussi a peut-être le même genre de problèmes à son bureau de comté avec des camionneurs qui, de droit et avec beaucoup de raisons, viennent faire appel aux élus du peuple pour tenter, je ne dis pas d'avoir un privilège, d'obtenir ce que j'appelle purement et simplement la justice.

En terminant — cela va faire plaisir au député de Taschereau — je voudrais que le ministre puisse, peut-être dans une réponse, nous dire s'il existe encore, sur le territoire du Québec, des permis de transport spéciaux. Pour mieux me faire comprendre, par exemple, un automobiliste va se retrouver, le dimanche, sur une route de région derrière un gros camion ou une série de gros camions qui retardent le trafic du dimanche, parce que le trafic du dimanche est surtout un trafic d'automobilistes. J'ai appris, à l'occasion d'une commission parlementaire du ministère des Transports, que certains de ces permis spéciaux étaient donnés par le gouvernement fédéral. Je voudrais qu'on me dise si c'est encore le cas, s'il y a encore de ces permis délivrés par le gouvernement fédéral pour permettre à des camions de venir bloquer le trafic le dimanche et être, par le fait même, un risque d'accident. Ceci entre bien en ligne avec notre souci de la sécurité et d'une meilleure sécurité routière.

Si cela existe encore, j'aimerais qu'on puisse me dire quels sont les entretiens qui ont pu avoir lieu ou qui pourraient avoir lieu avec les personnes concernées pour éviter, au moins, que le dimanche les routes ne soient encombrées comme elles le sont par certains gros camions. Ce que je vise par là, c'est une meilleure sécurité routière tout en ne voulant pas empêcher, évidemment, l'industrie du camionnage de poursuivre son rôle. Dans une semaine où il y a sept jours et qu'un dimanche, il reste six autres jours pour le gros camionnage. Là-dessus, peut-être pourra-t-on me fournir ou bien des réponses ou bien, à l'occasion, quand on arrivera sur le poste budgétaire concerné, on pourra peut-être en parler.

Je remercie les membres de cette commission de m'avoir écouté pendant plus de 20 minutes, mais cela va leur faire du bien.

**Le Président (M. Boucher):** M. le ministre des Transports.

### Réplique du ministre

**M. Lessard:** J'ai plusieurs réponses à donner, je vais essayer de les donner dans le plus bref délai possible. Auparavant, je voudrais quand même expliquer la situation qui existait à 3 h 45 cet après-midi. Ce matin, j'ai tenté de communiquer avec le député de Charlevoix pour l'informer ou pour discuter avec lui du programme que nous pourrions envisager pour discuter des crédits. Il a été impossible de le rejoindre et nous n'avons pu savoir où était le député de Charlevoix.

**M. Mailloux:** Mon numéro de téléphone est publié malheureusement.

**M. Lessard:** A votre bureau ici à Québec.

**M. Mailloux:** A ma maison.

**M. Lessard:** Alors, je pense qu'il avait été entendu avec le député de Charlevoix, que les crédits du ministère devaient commencer vers la troisième semaine du mois d'avril, puisque chaque année on tente d'adopter les crédits du ministère des Transports, afin de pouvoir commencer des travaux dans le plus bref délai. Ce n'est qu'à 15 h 45, cet après-midi, lorsque le député de Maisonneuve a proposé que la commission des transports puisse siéger, que j'ai eu l'occasion de constater que le député de Charlevoix n'était pas présent, ce qui m'a amené à faire des signes à votre collègue de votre droite et me demandant, si le leader parlementaire ou l'adjoint au leader parlementaire de l'Opposition allait intervenir pour expliquer l'absence du député de Charlevoix, ce qui n'a pas été fait.

Je ne sais pas quelle négociation a pu se faire, mais à chaque fois que nous avons eu à intervenir ou à retarder en fait le début de l'étude des crédits, nous étions allés rencontrer le leader parlementaire du gouvernement du temps, à savoir le gouvernement libéral, M. Gérard-D. Levesque, pour expliquer la situation. Il n'y a eu aucune opposition à la motion du député de Maisonneuve, ce qui me laissait entendre que le député de Charlevoix, au niveau de l'Assemblée nationale...

**M. Gratton:** Il avait discuté avec lui en privé.

**M. Lessard:**... quant à moi, en tout cas, devait être ici. Au début de cette commission parlementaire, comme je pense chaque année, les ministres antérieurs le faisaient, j'ai déposé à tous les députés en même temps qu'aux journalistes, pensant que la commission allait avoir lieu, le document ou l'exposé que j'avais à faire. C'est alors qu'on a été informé officiellement que le député de Charlevoix était malade. Je pense que nous l'avons souligné d'ailleurs, c'est assez exceptionnel que le député de Charlevoix soit absent à l'Assemblée nationale et même avec le travail que j'ai à faire maintenant comme ministre des Transports et des Travaux publics, je m'interroge continuellement comment l'ex-ministre des Transports pouvait faire pour être

à la fois à l'Assemblée nationale et dans son ministère aussi souvent.

**M. Mailloux:** Est-ce que le ministre veut que je lui donne un conseil? Le meilleur endroit pour travailler, c'est durant les séances de l'Assemblée, on est tranquille.

**M. Lessard:** D'accord, mais il faut rencontrer les fonctionnaires de temps en temps. Alors, c'est à ce moment-là que nous avons accepté, à la suite d'une discussion, étant donné que le texte de mon allocution avait été déposé, de faire cette allocution, quitte à se poser la question, quitte par la suite à ajourner jusqu'à 20 heures, et même si le député de Gatineau nous informait vers 18 h 30, 19 heures ou 19 h 30 que le député de Charlevoix ne pouvait se rendre, nous étions prêts à attendre le retour du député de Charlevoix, demain.

Or, lorsque j'ai commencé mon allocution, le député de Gatineau nous a informé qu'il n'y avait pas de problème, qu'il était prêt à continuer la commission parlementaire à 20 heures. Alors c'est donc à peu près la situation, ou l'imbroglio dans lequel se trouvait la commission parlementaire au début. Soyez convaincu qu'en ce qui me concerne, j'accorderai toute la collaboration nécessaire à l'Opposition officielle, comme aux autres Oppositions, parce que je pense, comme le soulignait d'ailleurs l'ancien ministre des Transports, que nous avons eu cette collaboration dans le passé.

Maintenant, il reste, comme je l'ai souligné cet après-midi, que je ne connaissais pas les négociations qui avaient eu lieu. L'initiative parlementaire comme telle ou du travail parlementaire relève du leader parlementaire et, vous comme moi, je suis obligé de me soumettre à ses décisions; mais soyez convaincu que, quant à moi d'ailleurs, comme je l'ai souligné, je n'aimais pas particulièrement commencer cette commission parlementaire en votre absence.

Mais comme le texte assez long avait été déposé, je me suis dit que cela permettrait aux députés de l'Opposition d'en prendre connaissance et, en même temps, de faire les remarques que vous avez faites.

Je voudrais maintenant reprendre un certain nombre de questions qui m'ont été posées. J'ai bien souligné, au début de mon intervention, que je faisais un résumé des activités du ministère au cours de l'année 1976/77 et que je n'avais été en fonction qu'à partir du 26 novembre 1976. J'ai donc fait un résumé des activités de l'ensemble de l'année et non pas un résumé des activités strictement à partir du mois de novembre 1976. C'est donc dire qu'il y avait beaucoup de dossiers, que je continue actuellement, qui avaient été commencés par le député de Charlevoix, ancien ministre des Transports, en particulier, concernant le transport en commun, le BAREM et le CTRM.

Le ministre des Transports m'indique qu'il ne voit dans le budget aucun mandat prévu pour le développement du transport en commun. Le député de Charlevoix comprendra que le rapport du

CTRM sera déposé, comme il le sait très bien, vers le mois de juillet ou le mois d'août. Tant et aussi longtemps que nous n'aurons pas ces grandes lignes directrices du transport en commun à Montréal, je pense que cela serait mal venu de commencer à élaborer des politiques. J'ai même répondu à M. Fullerton, qui avait démissionné du BAREM, tel qu'il me l'indiquait d'ailleurs dans sa lettre, qu'il serait quand même assez curieux de décider d'investir dans le réseau express métropolitain sans avoir au préalable obtenu le rapport global qui avait été constitué par le député de Charlevoix, ex-ministre des Transports, à savoir le rapport du CTRM. C'est donc dans ce sens que nous n'avons pas de budget, mais soyez convaincus qu'une fois que le rapport sera déposé nous allons analyser la possibilité d'élaborer un échéancier en tenant compte naturellement des crédits qui nous seront alloués à ce sujet.

De même, nous aurons à présenter, au cours de cette session, une loi qui avait été amorcée aussi par le député de Charlevoix, mais qui sera corrigée — je pense que c'est normal — selon les objectifs qu'un nouveau gouvernement peut poursuivre. Nous aurons donc à déposer la loi formant les corporations intermunicipales et, à ce moment, il sera normal que des crédits, selon les besoins, nous soient alloués pour faire en sorte que cette loi puisse s'appliquer.

En ce qui concerne le livre vert, je dis qu'il est vrai que le livre vert aussi avait été amorcé par l'ancien ministre des Transports, mais je dois dire — je pense que j'en ai discuté avec mes collaborateurs responsables du livre vert et j'en ai pris connaissance lors des vacances de Noël — que c'était très préliminaire. Il s'agissait dans ce livre vert surtout de décrire les activités du ministère des Transports et de voir, de façon très générale, un ensemble de politiques, mais où il n'y avait aucune recommandation, aucune résolution. Selon la grosseur du livre, du document préliminaire qui m'avait été présenté, je me suis dit: Je serai bon pour avoir un gros dictionnaire dans peu de temps si on continue à ce rythme. Il m'a donc fallu, étant donné qu'il y avait déjà des études sur le transport en commun, revoir cela avec mes collaborateurs et élaborer justement un certain nombre de priorités, telles que le transport maritime, le transport aérien, qui m'apparaissaient à ce moment laissées pour compte. C'est dans ce sens que nous avons révisé le livre vert.

En ce qui concerne le contrat dont j'ai parlé à l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants, à savoir le contrat de \$10 millions qui a, par la suite, été haussé à \$14 millions, il faut bien préciser, à ce moment, que je disais qu'il y avait eu des augmentations de contrat qui m'apparaissaient très considérables, qui étaient dues à des causes variées. Dans ce contrat en particulier, c'était dû au fait qu'il y avait une entente fédérale-provinciale; on avait donné le contrat avant que les expropriations aient été faites, avant que les utilités publiques aient été démenagées, ce qui a apporté en fait des demandes de compensation de la part de l'entrepreneur.

Mais quand j'ai précisé qu'une enquête se faisait actuellement au ministère des Transports concernant un contrat, il ne s'agissait pas de ce contrat-là particulièrement. Ce contrat, je l'ai accepté, je l'ai signé. Il m'est apparu justifié et il y avait aussi une augmentation de quantité.

En ce qui concerne la question de l'enquête qui se fait actuellement sur un dossier précis, je pense que l'ex-ministre des Transports en est au courant puisque cette enquête avait commencé lorsqu'il était ministre des Transports. Vous comprendrez qu'il m'est impossible — parce que je donnais des exemples qu'il fallait faire en sorte de corriger des augmentations de coûts qui m'apparaissaient considérables, à cette étape-ci — même si vous m'interrogez, de vous donner plus d'information sur l'enquête qui se fait actuellement au ministère des Transports concernant ce contrat. Soyez convaincus que lorsque tous les documents et lorsque le résultat de l'enquête et tous les documents seront regroupés, que j'aurai un certain nombre de recommandations et qu'on m'informera que des procédures doivent être prises, soyez convaincus que je prendrai ces procédures.

#### Personnel occasionnel et étudiant

En ce qui concerne les critères d'engagement du personnel occasionnel, je ne voudrais pas que le député de Charlevoix me fasse pleurer quand il me parle des chômeurs démunis de la société. Ce que je dois dire au député de Charlevoix, c'est que moi, comme député de l'Opposition, je n'ai jamais eu un mot à dire concernant l'engagement des occasionnels dans mon comté lorsque j'étais député dans l'Opposition. Cela a toujours été le "patroneux" du coin qui, lui, avait la conscience des démunis de la société et plaçait les occasionnels au bureau du ministère des Transports.

**M. Mailloux:** Le ministre me permettrait-il de lui dire que dans la déclaration que j'ai faite, après que la ligne de conduite du ministère ait été annoncée publiquement, de même que lorsque j'ai parlé tout à l'heure, je n'ai jamais parlé de députés de l'Opposition du temps ou actuels, j'ai parlé de députés ministériels. Dans les deux cas, il retrouvera que je n'ai jamais fait mention des députés de l'Opposition, d'aucune façon. Même s'il voulait confier aux députés de l'Opposition un tel travail quant à moi, je refuserais systématiquement et la raison est facile à comprendre. Je n'ai jamais parlé de députés de l'Opposition.

**M. Lessard:** Je ne comprends pas la raison. Moi, ou je reconnais les députés ou je ne les reconnais pas. Ou bien je reconnais la conscience sociale démocratique des députés ou bien je ne la reconnais pas. Il me semble que si c'est bon pour les députés ministériels, le placement dans les bureaux du ministère des Transports, si c'est bon le "patronage ou la justice sociale", je ne vois pas pourquoi le député de l'Opposition aurait moins la

conscience sociale que le député au pouvoir. La même chose en ce qui concerne la machinerie. Je dois dire que trois jours après l'élection du 15 novembre, à savoir le 18 novembre, je recevais un appel téléphonique du chef du district me posant la question suivante: Maintenant, comment va-t-on placer le monde et comment va-t-on placer la machinerie? As-tu des recommandations à faire? J'ai répondu: Ecoute, j'ai assez de problèmes de ce temps-ci. Avant de te faire des recommandations, on va regarder cela d'une autre façon et on va essayer de trouver d'autres solutions pour régler le problème à la fois du placement de la machinerie et à la fois des occasionnels.

Je suis d'accord qu'il y a des problèmes. Moi aussi j'en ai vu, en fin de semaine, des gars qui sont venus me voir dans mon comté, des personnes qui sont venues me voir dans mon comté et qui m'ont dit: Ecoute, es-tu capable de me placer, es-tu capable d'intervenir? Il me semble que, comme ministre des Transports, tu es capable d'intervenir auprès du ministère des Transports pour me placer. J'ai dit: Ecoute, j'ai formé un comité. C'est possible que ce comité fonctionne bien ou c'est possible qu'il fonctionne mal. Nous allons voir. Nous tentons cette expérience et je dis bien cette expérience. Nous allons voir et je demanderai des rapports. De quelle façon ce comité fonctionnera-t-il? Si on constate que ce comité fonctionne mal, on verra à corriger la situation.

Mais je pense — et là je rejoins certaines préoccupations du député de Rouyn-Noranda — qu'on peut constituer un comité de trois personnes, à savoir le ministère des Transports, qui a quand même la préoccupation d'avoir des gens qui sont là, qui sont compétents et qui peuvent faire le travail; deuxièmement le Centre de main-d'oeuvre du Québec et, enfin, le ministère des Affaires sociales. Le ministère des Affaires sociales doit être à ce comité parce qu'il y a — et on me posait la question tout à l'heure — des critères bien définis. Nous avons demandé — et on va le demander à chacune des régions — des rapports pour savoir de quelle façon ces critères ont été appliqués et de quelle façon on a élaboré un système de points pour les appliquer.

Les critères sont les suivants: 1. compétence; 2. intégrité; 3. besoins du ministère; 4. lieu de résidence du candidat et lieu du travail; 5. besoins du candidat. Ce n'est que lorsque les quatre premiers critères ont été retenus que le cinquième arrive. Comme le disais tout à l'heure le député de Charlevoix, je pense qu'il est extrêmement important d'avoir au ministère des Transports, comme à d'autres ministères, cette préoccupation des plus démunis de la société. Je pense que le gouvernement du Québec doit donner des exemples. J'ai même demandé qu'un pourcentage de handicapés soient embauchés au ministère des Transports. Il me semble que c'est logique et c'est normal. Est-ce qu'il m'appartient, comme député, de choisir entre les plus démunis de la société? Est-ce qu'il m'appartient, comme député, de décider si celui-ci est démuné et que celui-là, parce qu'il est rouge ou bleu, ne l'est pas?

Je pense que créer un comité comme celui-là va nous amener à corriger un certain nombre d'erreurs. Je pense qu'il y a plus d'idées dans trois têtes que dans une seule. Je vous dis que c'est une tentative, et vous me disiez tout à l'heure qu'il y a beaucoup d'appelés et peu d'élus. C'est vrai actuellement. C'est la première fois que cela arrive au ministère des Transports, M. le Président. La première fois qu'on fait de la publicité pour dire qu'au ministère des Transports on a besoin d'occasionnels. Les gens ne connaissaient pas cela, les gens ne savaient pas qu'on embauchait du monde au ministère des Transports — ou ils le savaient sans trop le savoir parce que c'était surtout du côté ministériel qu'on le savait. Les gens ont appris cette année qu'au ministère des Transports on embauchait du monde, on embauchait des occasionnels. Je comprends, on a besoin de 11 000 occasionnels. On a reçu 36 000 demandes d'emploi. Je comprends qu'on ne peut pas solutionner tous les problèmes, qu'on ne peut pas embaucher tout le monde, mais il me semble qu'avec ce système on pourra avoir — et j'en ai la confirmation, à la suite des tournées que j'ai faites dans différents comtés — des sujets beaucoup plus compétents, des sujets beaucoup plus intègres, et en tenant compte des besoins du candidat.

Dans certains comtés, on m'a même souligné que lorsque des employés du ministère des Transports voulaient s'opposer, au nom justement de l'incompétence, à l'embauche de tel individu, c'était ou la tête du fonctionnaire ou l'embauche de l'individu. Or, est-ce que c'est cela de la politique d'intégrité? On m'a même dit que...

**M. Samson:** M. le ministre me permettrait-il juste un petit instant? Quand il parle comme cela, fait-il référence à la politique actuelle ou à l'ancienne politique d'embauche?

**M. Lessard:** A l'ancienne politique d'embauche. Les fonctionnaires m'ont tout simplement dit qu'ils n'avaient pas le choix. Chez nous, ils n'avaient pas le choix; je les respecte et je n'en veux pas aux fonctionnaires. C'est que les fonctionnaires fonctionnent à partir de principes qu'on établit, et les fonctionnaires fonctionnaient à partir de principes qu'on a établis à ce moment. Je peux citer des cas que j'ai vus dans mon comté. Des gens qui ont été placés par partisanerie politique et ont continué à faire de la partisanerie politique au travail. Or, M. le Président, en faisant mes tournées, je dis à tous les fonctionnaires: Vous n'êtes pas là comme employés du Parti québécois, comme employés de n'importe quel parti, vous êtes des employés du gouvernement, et à votre travail je ne vous demande pas de faire la politique du Parti québécois, je vous demande de travailler.

Or, M. le Président, c'est dans ce sens que j'ai tenté cette expérience et je pense qu'elle peut s'avérer valable. Je retiens la remarque du député de Charlevoix et je voudrais bien qu'il m'en informe. Je voudrais bien qu'il me fasse un rapport parce que, de la même façon, lorsque je passe dans les régions je dis aux députés, même aux

députés de l'Opposition: Donnez-moi des informations.

**M. Mailloux:** Je vais répondre immédiatement à l'honorable ministre des Transports. Vous avez des comités du Parti québécois dans chacune de vos paroisses. Vous avez seulement à vous informer, la réponse va vous venir lapidaire, elle est lapidaire.

**M. Lessard:** Je vais m'informer et quand le député de Charlevoix me dit qu'une partie des personnes engagées ne se sont pas inscrites aux concours, je vais vérifier et, si le député de Charlevoix a des informations, qu'il m'en donne. Parce que j'ai informé les députés que cette politique, malgré les inconvénients que cela peut présenter pour eux, et les avantages que cela aurait pu présenter de conserver l'ancienne politique, j'y tenais, tout comme j'ai informé les fonctionnaires aussi que je tenais à cette politique et que des rapports devaient m'être présentés. Quand on me parle de parade...

**M. Samson:** M. le Président, vous me permettez, parce qu'on ne reviendra pas là-dessus, une autre question. Etant donné que ce système nouveau est évidemment à titre expérimental, il me semble, serait-il possible pour tous les députés de l'Assemblée nationale d'obtenir, au moment où cela pourra être faisable, la liste complète des postulants dans leur comté et la liste de ceux qui ont été retenus? Serait-ce possible?

**M. Lessard:** Je pense que cela peut être possible. A moins de questions aussi de...

**M. Samson:** Si je pose la question, M. le Président...

**M. Lessard:** De même que vous avez la liste des étudiants qui obtiennent des bourses, de même le député peut être informé en vue de m'informer, justement, par la suite, s'il y a lieu, des noms qui ont été choisis par le comité.

**M. Samson:** Si je pose cette question, peut-être, étant donné que c'est à titre évidemment expérimental, cela pourrait permettre au député aussi d'avoir une espèce d'opinion à formuler plus tard, une fois que cela sera fait, pour voir si cela, dans son comté selon lui, a atteint les buts visés.

**M. Lessard:** Je ne m'engage pas, c'est-à-dire que nous allons en discuter; cela peut causer préjudice à des gens aussi. Je ne m'engage pas, mais je pense que je ne vois pas d'opposition immédiate à la proposition que vous me faites.

**M. Samson:** Ecoutez, cela ne doit causer de préjudice à personne, parce que le système que vous venez de mettre sur pied est translucide, selon ce que vous en dites. Si c'est translucide, cela doit l'être au point que chacun des élus du peuple dans sa circonscription puisse en obtenir copie,

parce que les copies de liste des demandes d'emploi d'étudiants, on les a et, à ce que je sache, cela n'a jamais porté préjudice à personne qu'on puisse les avoir.

#### Emission des plaques d'immatriculation

**M. Lessard:** Je pourrai répondre, on va regarder cela, on va voir quand même s'il n'y a pas préjudice. Quant à moi, actuellement, je n'ai pas d'objection formelle.

En ce qui concerne les bureaux à commission, on me souligne qu'avec cette décision, je vais créer 100 chômeurs de plus. M. le Président, si nous avons décidé de négocier, je dis bien de négocier, avec les caisses populaires, c'est que nous devons aussi améliorer les services au public. Je pense que c'est là une préoccupation que le ministère des Transports doit avoir. Je parlerai des services tout à l'heure, je vais vous donner les chiffres et je pourrai, lorsque nous arriverons à cet élément de programme, vous donner des chiffres plus détaillés. Les chiffres de répartition des différents bureaux. Il y a 51 bureaux de véhicules automobiles au Québec, sur le plan gouvernemental; bureaux, garages qui se maintiennent là où il n'y a pas de commission, 230. Bureaux à commission, 180. Il y a 1250 caisses populaires ou à peu près au Québec. Si nous avons décidé de nous diriger dans ce sens, c'est parce qu'il y a des avantages importants. Il y a d'abord le fait que nous pouvons mécaniser tout le système, par suite du fait que les caisses populaires ont déjà cet équipement. Le fait aussi qu'il y a une meilleure protection contre le vol des plaques d'immatriculation dans les caisses populaires. Le fait aussi que le gouvernement du Québec va immédiatement récupérer l'argent, parce que cela sera déposé immédiatement dans le fond du ministère des Finances. Mais quand on me parle, encore une fois, des gens qui avaient ce travail, de quelle façon étaient-ils nommés?

Tantôt, vous me disiez que les gens des caisses populaires ne connaissent pas la façon d'émettre des plaques d'immatriculation ou des permis. Je vais vous dire: Nous allons les former; je pense bien que cela ne prend pas la tête à Papi-neau. Le diplôme que cela prenait, c'était un diplôme libéral ou un diplôme de l'Union Nationale dans le temps. C'est cela, le diplôme que ça prenait pour obtenir un bureau d'émission de plaques d'immatriculation dans les comtés avant.

Je pense, M. le Président, que c'est là une nouvelle politique qui sera satisfaisante. En ce qui concerne le problème d'ouverture des bureaux, nous sommes à négocier avec les caisses populaires une meilleure disponibilité et des ouvertures qui correspondent aux besoins du public. Maintenant, il faut quand même souligner ceci: il faut que les gens s'habituent à l'administration publique. Il faut souligner aussi ceci, c'est qu'à peu près dans toutes les régions du Québec — je pense bien que la Côte-Nord ne fait pas exception — les garages sont maintenant fermés le samedi. Dans certaines régions du Québec, certaines caisses populaires sont ouvertes le samedi

matin. Par ailleurs, il y en a qui sont ouvertes le vendredi soir. Il y a des heures qui sont assez souples. Il sera possible, s'il y a des problèmes qui se posent, de permettre que la personne garde la plaque d'immatriculation de l'ancien propriétaire jusqu'au lundi. Il y aura des arrangements possibles; je pense bien que cela ne posera pas de problèmes importants. Cela va causer des mécontentements au début, parce qu'on est habitué d'y aller à n'importe quelle heure, etc. Je pense que, par ailleurs, cela va être compensé par des avantages particuliers et par le fait que les gens vont avoir une accessibilité beaucoup plus proche. Vu qu'il y a 1250 caisses populaires au Québec, il va y avoir une accessibilité beaucoup plus facile aux bureaux des caisses populaires. Je présume — c'est en négociation — qu'il y aura une personne, qui sera peut-être un employé qui sera choisi par les émetteurs actuels, qui s'occupera spécifiquement de l'émission des plaques d'immatriculation et de l'émission des permis. Ce ne sera pas, en fait, nécessairement le personnel qui fait les chèques ou à qui on fait les dépôts, etc. Nous sommes en discussion actuellement pour voir les modalités. Je pense que nous sommes capables de donner un bien meilleur service à la population.

**M. Samson:** Le ministre est-il en train de dire aux membres de la commission qu'il est possible que, dorénavant, la plaque d'immatriculation redevienne attachée à l'automobile plutôt qu'au propriétaire, comme c'était le cas précédemment?

**M. Lessard:** C'est-à-dire que, pour le moment, nous n'avons pas étudié cette possibilité.

**M. Samson:** Parce que là, si vous me dites que...

**M. Lessard:** Je sais que le député de Rouyn-Noranda m'en a parlé concernant les camionneurs.

Il y a d'autres possibilités.

**M. Samson:** Mais si vous me dites que vous envisagez la possibilité, par exemple, qu'un automobiliste qui échange sa voiture au cours de la fin de semaine puisse conserver la plaque d'immatriculation déjà existante sur la voiture pour la fin de semaine, on sait qu'il faudra des aménagements, qu'il faudra des changements. En effet l'actuelle plaque d'immatriculation étant au propriétaire et non à la voiture, la voiture comme telle est assurée parce qu'elle est immatriculée, parce qu'elle est sur la route. Là, il y a peut-être un problème d'assurance qui peut survenir. C'est pourquoi je pose cette question qui me paraît importante. Est-ce que, dans les aménagements que vous prévoyez, cela pourrait aller jusqu'à retourner à cet ancien système?

**M. Lessard:** Actuellement, les modalités d'application sont en discussion. Selon le besoin, nous verrons de quelle façon on peut résoudre un certain nombre de problèmes. Il y a des études qui se

font actuellement sur les plaques d'immatriculation. Par exemple, on se dirige vers la décision suivante, à savoir de n'avoir qu'une plaque d'immatriculation au lieu d'avoir deux plaques d'immatriculation, que cette plaque soit émise pour une période peut-être de deux ans, de trois ans ou de quatre ans, plutôt que sur une période d'un an. Ce sont des études qui se font actuellement. J'ai l'appui du ministère de la Justice en ce qui concerne l'émission d'une plaque, puisque cela pourrait épargner \$500 000 au gouvernement du Québec.

**M. Samson:** Est-ce que le ministre peut s'engager à ce moment-ci, à faire part à la Chambre — parce qu'il vient de nous dire qu'ils sont en discussion, le principe semble accepté, mais vous êtes en discussion avec les caisses populaires quant à certaines modalités — de ces modalités avant la mise en application de ce programme ou encore qu'une commission parlementaire siège à ce sujet avant la mise en application?

**M. Lessard:** Lorsque les modalités seront déterminées et que la décision sera prise, je l'annoncerai à l'Assemblée nationale. Nous allons faire l'expérience, nous allons roder le système et nous allons voir les inconvénients et les avantages que cela peut présenter. Je ne pense pas que ce soient des inconvénients tels que nous ne puissions résoudre les problèmes puisque c'est une décision du ministère, par arrêté en conseil, la nomination des bureaux d'émission. On pourra revenir sur le sujet, si vous voulez. Comme je vous l'ai dit, l'entente de principe... J'attends, au cours des quelques jours qui viennent, des décisions finales de la part des caisses populaires à ce sujet et j'en informerai les députés aussitôt que ces décisions seront prises.

### Sécurité routière

En ce qui concerne la sécurité routière, je pense bien être entièrement d'accord avec l'ex-ministre et député de Charlevoix, le permis n'est pas un droit, c'est un privilège. A ce sujet, il faudra être beaucoup plus sévère pour le respect des lois. En même temps, en relation avec ce que disait le député de Rouyn-Noranda, je le soulignais dans le document que j'ai présenté cet après-midi, nous avons l'intention de lancer, avant d'être draconiens et d'agir un peu comme des loups qui se jettent sur leurs proies, une campagne de publicité intense et régulière pour que les gens sachent très bien que telle infraction enlève tant de points. Que ce soit sur la ceinture de sécurité, que ce soit sur l'ivresse au volant, que ce soit sur la vitesse excessive, nous allons commencer, dès le mois de mai, une campagne sérieuse de publicité. Comme vous le disiez, ce n'est pas tout d'agir de façon rigoureuse, il faut que les gens connaissent leurs droits, il faut que les gens soient aussi informés. Je pense qu'il faut absolument, pour les Québécois, entreprendre une vaste campagne de formation et d'information. Comme le disait le député de

Charlevoix, nous sommes, en ce qui concerne les accidents d'automobile, au plus haut sommet non seulement en Amérique du Nord, mais aussi dans le monde occidental.

Vous me parliez du véhicule. En relation — j'essaie de répondre aux trois — avec ce qui vient, avec le ministère des Consommateurs, des Coopératives et des Institutions financières, il y aura la création de centres d'inspection — cela ne viendra pas du jour au lendemain — et nous allons être très sévères concernant l'inspection des véhicules. Je voudrais simplement vous souligner, quoique l'enquête s'est faite dans un autre pays, les facteurs contributifs d'accidents. Je pense que c'est assez important pour qu'on en prenne conscience. Une étude de 250 cas d'accidents en quatre ans, publiée en 1969 par le Dr Mackay, de l'Université de Birmingham, en Angleterre, démontre les faits suivants: facteurs contributifs conducteur/véhicule/route: 16,4%; route/véhicule: 4,8%; route/conducteur: 48,8%; véhicule/conducteur: 7,2%; route seulement: 5,6%; véhicule seulement: 4,8%; conducteur seulement: 12,4%.

Nous constatons donc que c'est surtout — je comprends que nous n'avons pas les mêmes routes que l'Angleterre, mais il va falloir aussi corriger — au niveau des routes qu'on...

M. Samson: Le ministre me permettrait-il?

M. Lessard: Oui.

M. Samson: Peut-être que c'est important à ce moment-ci, pour ne pas laisser une fausse impression, de souligner qu'à ma connaissance, peut-être à votre connaissance aussi, à la suite d'un accident il n'y a pas toujours une inspection mécanique du véhicule. Il n'y a pas d'autopsie à la suite d'un accident. On ne peut pas facilement utiliser ces statistiques qui viennent d'Angleterre, parce qu'eux n'ont pas cela, probablement pas en tout cas; je ne suis pas certain mais nous on ne l'a pas. C'est sûr. Alors on ne peut pas utiliser cela comme critère pour dire que cela ne dépend peut-être pas de la mécanique. Si on faisait une inspection très sérieuse après chaque accident, il y aurait peut-être, dans les statistiques en tout cas, un taux pas mal plus élevé qui proviendrait de l'état du véhicule lui-même.

M. Lessard: Mais il reste que, si je donnais ces chiffres, c'est comme indication. Mon intuition me dit que ce n'est pas tant, même s'il faut insister sur l'inspection des véhicules, dans cette direction qu'il faut d'abord agir, parce que la création de centres d'inspection cela peut venir assez vite mais cela coûte de l'argent. Mais je pense qu'il y a deux secteurs importants où il faut agir, ce sont ceux des routes et du conducteur. Je pense que cela est très important. La signalisation des routes. L'an dernier, le député de Charlevoix soulignait les intersections. Il y a aussi le conducteur et c'est très important. Nous allons, dans notre programme, toucher l'ensemble de ces facteurs contributifs et nous allons d'abord insister sur une

campagne de formation et d'information du conducteur.

M. Mailloux: M. le Président, si le ministre me le permettait, je pense que je suis d'accord avec les réserves qu'il a à l'esprit quant à l'inspection mécanique. L'expérience que j'en ai eue depuis quelques années, dans les années poursuivies, démontre que la proportion dans laquelle le véhicule comme tel est responsable d'un accident, c'est quand même assez limité.

Je voudrais donner un exemple particulier. S'il fallait demain matin faire l'inspection d'un véhicule qu'a acheté un individu, qu'il a gardé une année, deux ans parfois, c'est probablement le véhicule qui devient le plus dangereux, celui qui achète un véhicule pour le rendre à épuisement sans mettre aucune réparation dessus. Je ne sais pas si c'est 1 million ou 2 millions de véhicules, mais c'est à peu près le nombre le plus élevé. Cela coûterait une fortune à la province de Québec. On est placé, semble-t-il, devant une situation budgétaire difficile. Les campagnes dont a parlé le ministre ce n'est pas tellement dispendieux, quand même. Les inspections, excusez l'expression, des "minounes" c'est quand même 8% environ des "minounes" qui sont sur le territoire québécois, et cela a tendance à disparaître en raison de 1% ou 2% par année. La police a quand même ces gens-là passablement à l'oeil.

L'inspection des autobus. C'est nécessaire. Vous faites l'inspection des véhicules scolaires deux fois par année, peut-être que cela sera accentué. Revenons à un accident tel celui qui a été jugé, d'ailleurs, celui des personnes âgées aux Eboulements. Ce véhicule aurait été inspecté dans les cinq heures qui ont précédé et il aurait été déclaré en parfait état. Je pense, connaissant le territoire, que l'abus qu'on a fait des freins est tel qu'après avoir circulé dans une partie de Charlevoix il n'était plus en mesure de répondre au commandement du conducteur. Alors, plutôt que de dépenser des fortunes colossales quant à l'inspection de l'ensemble des véhicules, il faudra que ce soient les véhicules publics qui soient surveillés de très près. A ce moment-là, ce n'est pas le conducteur ou le propriétaire qui a l'assurance que le véhicule est en bon état; pour ceux-là ce sera nécessaire de les inspecter plus souvent. Quant aux véhicules privés, ceux qui ont une durée de cinq, six ou sept ans, on constate normalement que c'est une personne qui veut garder son véhicule longtemps et y porte une attention de tous les moments. Ce n'est pas le cas d'un véhicule qui fait deux ans et qu'un gars met sur le marché à 50 000 milles ou 60 000 milles. Il est rendu à un état d'épuisement. C'est celui-là qui est dangereux.

M. Lessard: Je suis d'accord avec le député de Charlevoix. En ce qui concerne les véhicules publics, il va falloir d'abord donner une priorité à ces véhicules. On m'a informé, à la suite de cet accident, que peut-être, c'est simplement en discussion, pour \$2000 ou \$3000 supplémentaires, on

peut avoir des freins automatiques, qui existent en France, qui sont placés sur chacun des véhicules publics.

Cela peut être justement dans les négociations dont on parlera tout à l'heure pour les autobus. Cela peut être une chose qu'on peut imposer comme obligatoire; en même temps, cela pourrait créer une autre industrie au Québec, puisque cela pourrait se faire au Québec, par l'entreprise québécoise.

Je suis très heureux, et je retiens la suggestion concernant les postes de radio, je pense qu'ils ont entièrement raison concernant le port de la ceinture de sécurité. Nous ferons tous les efforts nécessaires.

**M. Mailloux:** Normalement, les postes de radio, il n'y avait jamais eu de décision formelle annoncée par le ministre des Transports.

**M. Lessard:** Concernant l'autoroute Est-Ouest, il n'y avait jamais eu de décision formelle annoncée par le ministre des Transports.

**M. Mailloux:** Non. Les officiers du ministère des Transports avaient été avertis de ne rien mettre...

**M. Lessard:** Ce que j'ai fait, cela a été de l'annoncer publiquement. C'est final. Des tournées, oui. Je pense que, de ce côté, je dois dire au député de Charlevoix que j'ai l'intention de suivre ses traces pour ce qui est des tournées. J'aurais dû dire tout à l'heure que les députés de l'Opposition n'étaient pas invités lorsque le ministre faisait une tournée. J'aurais dû souligner à l'exception de l'ancien ministre des Transports, parce que, lorsqu'il est venu chez nous, j'ai toujours été présent lors de ses conférences ou pour autre chose. Mais ce n'était pas le cas pour les autres ministres.

J'ai l'intention, comme je l'explique dans les régions, lorsque je passe, de rencontrer dès le mois de septembre, comme vous le faisiez, les députés de l'Opposition comme les députés au pouvoir, pour faire une discussion des budgets et, en même temps, les fonctionnaires aussi devront se rendre dans les régions, comme dans le passé, pour aller prendre connaissance des besoins.

#### Contrat d'achat d'autobus

Concernant l'achat des autobus, à plusieurs reprises, je me rappelle que nous avons soulevé la question en Chambre concernant l'entreprise MAN ici au Québec. J'ai demandé tantôt au ministre s'il nous avait demandé cet appui ou discuté avec nous de cet appui. Le ministre me soulignait que, quant à lui, je n'aurais pas besoin de demander son avis. J'en suis heureux, mais, quant à moi, je ne connais pas les moyens ou je ne suis pas informé des moyens que l'Opposition aurait pu prendre pour bloquer l'entreprise MAN. Au contraire, nous étions constamment à l'affût des informations et nous avons posé des questions à plusieurs reprises au ministre des Institutions fi-

nancières du temps comme au ministre des Transports. Par la suite, suite au discours que le ministre des Transports avait fait en décembre dernier, alors qu'il avait élaboré cette question, j'ai essayé d'obtenir plus d'informations au sein du ministère et je n'ai pu avoir ces informations selon lesquelles l'Opposition aurait bloqué le projet; cela me surprend énormément.

**M. Mailloux:** M. le Président, je pense que l'Opposition n'a pas bloqué le projet. J'ai d'ailleurs devant moi un débat d'urgence privilégié qu'avait présenté le député de Chicoutimi à ce moment-là sur les transports en commun et dans lequel il revient sur le fait que le gouvernement aurait dû privilégier la venue de MAN au Québec. Ce que j'ai dit tantôt au départ, c'est que, devant le fait que, partout dans le Québec, on semble croire que la plus basse soumission, c'est vrai dans tous les cas, ce n'est pas toujours le cas, pour certains à-côtés, je n'ai pas besoin de revenir à la surface, et je dis que si jamais il arrivait que les commissions de transport, en se regroupant, fassent que la commande soit assez forte pour encore inviter MAN, il y en a un autre qui est venu par la suite, dont je ne me souviens pas du nom, qui voudrait venir s'installer au Québec, qu'il soit assuré d'avance, le gouvernement que, même si le prix n'était pas compétitif, si on a à côté de cela les garanties qu'il y a des facteurs qui militent en faveur de la venue d'une entreprise qui serait québécoise et qui resterait là pour l'avenir, on serait complètement d'accord et on ne penserait pas au phénomène de la plus basse soumission. C'est simplement le phénomène sur lequel j'ai voulu attirer l'attention de la commission.

**M. Lessard:** Je retiens la suggestion du ministre. Actuellement c'est en négociation, l'achat des autobus. Nous avons retardé les contrats, puisque c'est 1200, je pense, qu'il va falloir acheter à brève échéance.

Je pense que c'est extrêmement important de regrouper les commandes et de faire en sorte, autant que possible — et cela se fait en négociation avec le ministère de l'Industrie et du Commerce — d'avoir chez nous une entreprise qui aurait intérêt à se lancer sur le marché américain, alors que ce n'est pas le cas actuellement pour General Motors.

Je pense que les retombées économiques peuvent être de beaucoup plus importantes si on avait une telle entreprise. Maintenant, le député de Charlevoix connaît très bien la difficulté de ces négociations.

#### Transport maritime

Quant au transport maritime, nous continuons actuellement les négociations concernant la récupération des installations portuaires. Vous connaissez les réponses que nous avons du ministère des Transports fédéral. Cela prend du temps à négocier. Vous savez aussi, comme vous l'avez

vous-même affirmé à l'Assemblée nationale alors que vous étiez ministre, qu'il n'est pas question de reprendre en main complètement ces ports sans avoir, par ailleurs, un retournement d'argent de la part du gouvernement fédéral. Je pense que le ministre sera d'accord, de ce côté-là.

Maintenant, vous me demandiez aussi si on avait l'intention — je pense bien que vous pensiez au complexe ferro-portuaire de Baie-Comeau-Hauterive — de continuer autant que possible la récupération des ports sous l'administration québécoise. Nous sommes actuellement le maître d'oeuvre en ce qui concerne la construction du port de Leslie et je pense que la formule qui a été établie en ce qui concerne le complexe ferro-portuaire de Baie-Comeau-Hauterive, pourrait être utilisée non seulement pour ce port, mais pour d'autres ports du Québec. J'ai rencontré la Chambre de commerce de Québec et un comité a été constitué pour envisager, peut-être, une telle formule, parce que vous savez très bien que jusqu'ici le ministère des Transports fédéral s'est assez peu préoccupé des quais et des ports du Québec. L'exemple du port de Montréal, qui périclité de plus en plus sans que le fédéral intervienne, alors que la Cast a été obligée de laisser le port de Montréal, démontre encore une fois que de ce côté-là la contribution du gouvernement fédéral est assez faible.

En ce qui concerne les petits caboteurs, je pense que je suis entièrement d'accord. Avant de se diriger vers une marine marchande à pavillon international, on va commencer par régler le problème de nos petits caboteurs.

**M. Mailloux:** C'est que le ministre n'était pas là au moment de l'annonce du ministre de la Fonction publique.

**M. Lessard:** Je suis heureux que vous souligniez le capitaine Harvey, les deux capitaines Harvey, d'ailleurs. C'est avec celui qui a écrit le volume, Gérard Harvey, que j'ai des consultations constantes et je pense bien que c'est un homme qu'on doit utiliser dans le développement du transport maritime au Québec.

En ce qui concerne le dragage...

**M. Mailloux:** La preuve qu'on est souvent d'accord.

**M. Lessard:** Oui, on l'a été dans le passé. Pourquoi ne le serait-on pas dans l'avenir? En ce qui concerne le dragage à 41 pieds, cela a été une promesse de M. Jean Marchand et ceci avait été fait à 41 pieds.

Il faut souligner que ce n'est pas seulement pour les pétroliers mais cela peut aussi toucher tout le transport en vrac. A ce sujet, quand même, je prends note des remarques parce qu'on l'a souligné, nous aussi dans le passé, il faudra envisager, un peu comme le fait actuellement les Etats-Unis, des mesures très sévères pour les pétroliers.

**M. Mailloux:** C'est une vérité de foi que j'ai affirmée tantôt. Je sais pertinemment que le danger

est tel qu'il serait préférable que le gouvernement s'y intéresse de façon très particulière.

#### Programme de construction routière

**M. Lessard:** En ce qui concerne le budget, il est vrai que nous avons dû réduire le budget dans certains secteurs du ministère des Transports, mais, quant à moi, ceci ne m'inquiète pas outre mesure, dans le sens suivant. Il est probablement possible, en établissant des critères et des normes beaucoup plus sévères concernant, par exemple, la préparation des plans et devis, concernant la surveillance des entrepreneurs, concernant aussi des épargnes possibles ailleurs, il est probablement possible, dis-je d'épargner de l'argent. Je m'interroge énormément sur le fait qu'à chaque année, j'ai peut-être participé à cela dans le passé, il faut que les gros ministères aient toujours 10% de plus en relation avec leur budget de l'année antérieure. Il me semble qu'il faut parfois remettre le système en cause et se poser des questions.

Il est certain que cette année étant donné la situation financière, nous avons dû limiter un certain nombre de programmes. J'aurais certainement espéré en avoir beaucoup plus pour les régions mais, malheureusement, en tenant compte du budget, il faut bien se mettre dans la tête qu'on ne peut pas avoir des milliards et des milliards dans le transport. Si on met des milliards dans le transport, on ne pourra pas en donner dans le développement économique. Par ailleurs, nous allons être capables, cette année, de donner des contrats supérieurs à l'an dernier pour un montant de \$240 millions, alors que l'an dernier, comme nouveaux contrats, on avait donné \$200 millions.

**M. Mailloux:** Oui, M. le Président, mais un instant. On donnera de nouvelles initiatives de manière plus importante mais, effectivement, parce que le programme des grandes constructions routières venaient en parachèvement un peu partout dans le Québec. On remarquera que les années budgétaires 1975/76 et 1976/77 nous amenaient à un parachèvement sur Dufferin-Montmorency, sur la route 30, sur la route 13, dans presque l'ensemble des projets autoroutiers. Ce qui laisse au ministre des Transports une marge de manoeuvre beaucoup plus importante pour aborder de nouveaux projets.

**M. Lessard:** En ce qui concerne les...

**M. Mailloux:** Qu'on regarde le montant des travaux en parachèvement qui apparaissent au budget de 1976/77 et vous aurez la réponse automatique sur ce que vous venez d'affirmer.

**M. Lessard:** En ce qui concerne les parachèvements, le ministre des Transports ne sera sans doute pas surpris que, globalement, en fait, cette année, quand je suis arrivé au ministère, il a fallu à peu près respecter les engagements de l'ancien ministre des Transports et député de Charlevoix. Je dois lui dire que, même dans son comté, les engagements de \$9,3 millions seront respectés.

**M. Mailloux:** Je n'en compte pas pour \$9,3 millions. On en reparlera d'ailleurs.

**M. Lessard:** On en reparlera. Où en sont les négociations? Disons que, concernant le comté de Saguenay, il n'est pas encore favorisé, vous n'avez pas d'argent pour le favoriser, vous l'aviez pris avant moi.

**M. Mailloux:** Le ministre des Transports fera comme moi. J'ai fait le boulevard Sainte-Anne...

**M. Lessard:** Non.

**M. Mailloux:** ...et il s'est arrêté à la Rivière aux Chiens, dans les limites de Charlevoix. Il est arrêté là.

**M. Lessard:** Non.

**M. Guay:**... des améliorations un peu plus loin sur la 138.

**M. Lessard:** Concernant le ciment d'asphalte, actuellement en soumissions, c'est \$62 la tonne...

**M. Mailloux:** Cela fait quoi de différence avec le prix payé l'an passé?

**M. Lessard:** Environ \$3, \$4 supplémentaires, le ciment asphalté. Concernant l'asphalte en négociation, actuellement, j'ai des recommandations qui sont faites par mes collaborateurs...

**M. Mailloux:** Si le ministre n'a pas complété sa négociation, j'aime autant ne pas avoir la réponse. Pour lui permettre de négocier.

**M. Lessard:** C'est ce que je voulais vous demander. Concernant quelques dernières questions au sujet des budgets, il faut dire qu'il y a des sommes qui n'apparaissent pas et qui ne peuvent apparaître dans le budget actuel. Comme je l'ai indiqué dans la région du député de Rouyn-Noranda, il y a actuellement des ententes qui se négocient concernant les axes routiers prioritaires, dont la 117. Je pense que nous aurons une rencontre avec M. Léonard, cette semaine. M. Léonard devra, d'ailleurs, informer, je pense, d'ici quelque temps, la population sur la façon dont se déroulent ces négociations. En ce qui concerne, en tout cas, le ministère des Transports, nous avons déterminé comme axe routier prioritaire la 117, ce qui peut certainement avantager le député de Rouyn-Noranda.

M. le Président, je termine sur ce point. J'ai deux autres remarques pour le député de Rouyn-Noranda. La Commission des transports, je suis prêt quant à moi, et je serai heureux de la faire témoigner au cours de cette commission parlementaire; s'il y a lieu, si on n'a pas le temps, après. Je suis prêt, en tout cas, à recommander au leader parlementaire que la Commission des transports puisse venir rencontrer les députés et discuter de la réglementation et des problèmes auxquels sont

confrontés tant les députés que les transporteurs avec la Commission des transports. Les permis de transport spéciaux et pour les fins de semaine, oui ces permis existent encore. Ils sont émis par le gouvernement fédéral, mais nous avons fait du côté du ministère des Transports des représentations pour que ces permis ne puissent être émis à nouveau, représentations auprès du gouvernement fédéral. Malheureusement c'est un monologue continué entre le ministère des Transports du Québec et le ministère des Transports du gouvernement fédéral. L'homologue ne répond pas positivement, mais nous allons continuer encore à faire les revendications sempiternelles que vous nous conseillez, d'ailleurs, de faire puisque vous dites: Continuons de négocier constamment avec le gouvernement fédéral, peut-être qu'un jour nous allons réussir à avoir quelque chose d'eux autres.

**M. Samson:** M. le Président.

**M. Lessard:** Je commence à me poser des questions. Je commence à être passablement tanné.

**M. Samson:** M. le Président, au risque de déroger l'élan oratoire du ministre, est-ce que je pourrais lui demander ceci, puisqu'on vient de m'informer qu'il y a des négociations qui ont eu lieu? J'imagine qu'il y a une volumineuse correspondance entre le ministère des Transports québécois et le fédéral à ce sujet. Est-ce que le ministre aurait objection à déposer à la commission cette correspondance?

**M. Lessard:** Nous allons regarder cela. J'ai juste l'information comme dossier. Nous allons regarder cela et le faire, sauf que c'est de la négociation entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial.

Je vous répondrai demain, à ce sujet, pour vous dire s'il est possible de rendre publiques ces lettres. Quant à moi, je n'ai pas d'objection, encore une fois, à les rendre publiques.

M. le Président, en terminant, peut-être pour faire l'unanimité entre l'ancien ministre des Transports et le ministre actuel, je pourrais demander à l'ancien ministre des Transports si maintenant il serait d'accord pour un pont sur le Saguenay. Merci, M. le Président.

**M. Mailloux:** M. le Président, comme il reste cinq minutes, j'aurais encore deux questions à poser au ministre pour dépôt de documents. De toute façon, c'est mon intention de lui poser la question qui lui semble pertinente quant au pont sur le Saguenay. On pourra revenir lors de l'étude des programmes.

Les deux questions que je voulais poser sont les suivantes. On me dit que le ministre a présenté ses collaborateurs fonctionnaires au début de la commission. C'est de notoriété publique que le sous-ministre principal, M. Rouleau s'en va vers l'école de Kingston, à ce que je sache, cela a paru

dans tous les journaux de la province. Est-ce que le ministre pourrait me dire si quelqu'un a été nommé sous-ministre responsable aux Transports?

**M. Lessard:** J'aurais dû excuser M. Claude Rouleau qui ne pouvait être ici, cet après-midi, à cause de circonstances très spéciales. M. Rouleau a été depuis le 26 novembre un excellent collaborateur. Il ne peut pas être ici actuellement et il ne pourra pas être ici au cours de cette commission parlementaire, mais M. Rouleau demeure sous-ministre normalement jusque vers septembre, à son départ, à moins que j'en sois avisé autrement par M. Rouleau. Entre-temps, on verra à prendre des décisions concernant soit la nomination d'un sous-ministre intérimaire ou la nomination d'un sous-ministre, si M. Rouleau nous donnait officiellement sa démission, ce que je n'ai pas reçu actuellement. M. Rouleau a dû prendre, comme vous le savez, le travail énorme auquel cet individu a dû se plier depuis quand même 1970 et particulièrement depuis qu'il a pris en main les olympiques. Il m'a informé qu'il avait besoin d'un repos avant de reprendre ses activités. Je trouve que cela est tout à fait normal.

**M. Mailloux:** M. le Président, est-ce que le ministre voudrait, demain matin, ou durant la commission, déposer la liste de tous ceux qui sont à son emploi, côté politique, avec les salaires inhérents à chacune des fonctions?

**M. Lessard:** D'accord.

**M. Mailloux:** C'est une question automatique que les membres de l'Opposition dans les années précédentes posaient, alors pour l'information des membres de la commission, j'aimerais que ce document soit déposé aussitôt qu'il pourrait être prêt.

**M. Lessard:** D'accord.

**M. Russell:** Est-ce que le ministre peut nous informer s'il prévoit des crédits supplémentaires immédiatement?

**M. Lessard:** Non, pas immédiatement.

**M. Russell:** Il n'en prévoit pas?

**M. Samson:** Est-ce que vous en désirez?

**M. Lessard:** On verra en temps et lieu.

**M. Gratton:** M. le Président...

**Le Président (M. Boucher):** Le député de Gatineau.

**M. Gratton:** ...le député de Charlevoix avait aussi demandé au ministre le nombre d'infractions décelées quant au port de la ceinture obligatoire. J'imagine que cela pourra être fourni demain.

**M. Lessard:** On l'a pris en note; on va essayer de le faire. Il s'agit d'une question très précise. On l'a pris en note. Comme en a, je pense, la perception le député de Charlevoix, je dois dire que ce doit être assez minime. Je sais que le député de Charlevoix soulevait la question. C'est pourquoi j'ai l'intention, en collaboration avec le ministère de la Justice, d'intensifier une campagne de port de la ceinture de sécurité. Je ne sais pas, mais peut-être que ces infractions relèvent aussi du ministère de la Justice. En tout cas, je pourrai communiquer avec mon collègue, Marc-André Bédard.

**M. Mailloux:** Sauf qu'elles sont envoyées au Bureau des véhicules automobiles qui, forcément, non pas à compter d'hier matin, mais pour les mois qui se sont écoulés auparavant, a sûrement des statistiques.

**M. Lessard:** D'accord, on transmettra les informations. L'important, c'est beaucoup plus l'avenir et, pour l'avenir, je suis entièrement d'accord avec le député de Charlevoix, le port de la ceinture de sécurité est un moyen de protection de la vie. Le problème, c'est qu'on souligne toujours les cas où, à cause de la ceinture de sécurité, l'individu est resté dans son automobile et où il y a eu mortalité, etc., alors qu'on souligne très rarement les cas où véritablement un individu a eu la vie sauve à cause de la ceinture de sécurité.

J'ai eu personnellement dans mon bureau, il y a trois semaines, un individu qui a eu un accident et qui est venu me dire que, n'eût été la ceinture de sécurité, il serait probablement mort. Le député de Charlevoix soulignait tout à l'heure l'accident de mon chauffeur. C'est le cas. D'après les informations que j'ai, n'eût été sa ceinture de sécurité, il serait, en tout cas, dans un très mauvais état.

**M. Gratton:** M. le Président, avant qu'on ajourne, est-ce qu'on pourrait demander au ministre si c'est dans son intention, comme la coutume le voulait, que, pour l'étude de ses crédits, on procède par autant de questions d'ordre général qu'on voudra bien, quitte à faire débouler, comme on dit, les questions qui pourraient survenir au moment des éléments ou des programmes individuels?

**M. Lessard:** J'ai l'intention de continuer, autant que c'est dans l'ordre, la même tradition, pour autant que ce ne sont pas des questions spécifiques à des programmes. Je pense qu'on a fait une discussion passablement générale. On peut la continuer demain. Si on veut continuer, par exemple, sur la question des caisses populaires, là, je vais dire: Ecoutez, on va en discuter à ce moment-là.

**M. Gratton:** J'entends sur des points nouveaux, c'est évident qu'on ne voulait pas revenir.

**M. Lessard:** ...très généraux sur des dossiers très généraux, etc.

**M. Mailloux:** M. le Président, si on me le permet, je pense que les membres de la commission savent qu'ils ont un temps déterminé global pour l'étude des crédits. S'ils dépassaient l'entente du temps alloué pour des questions qui ne sont pas les plus importantes, je pense que le ministre pourrait toujours mettre fin à la commission. Etant donné que le ministre vient de dire qu'il ne voudrait pas que les gens de la commission reviennent sur un sujet qui a déjà été discuté, la seule observation que je voudrais faire c'est qu'étant donné que le député de Beauce-Sud ne peut participer à toutes les commissions, nous-mêmes de l'Opposition on n'aurait pas d'objection à ce que, si une question a déjà été posée, elle puisse être reposée à nouveau, parce qu'il n'a pu être ici au moment précis. Je pense que cela était permis dans le passé.

**M. Lessard:** Voici ce n'était pas permis vu que des nouveaux députés,... Si le député de Beauce-Sud veut intervenir globalement, faire une intervention sur les remarques, je n'ai pas d'objection. Je pense que c'était permis. Mais si le député de Beauce-Sud revient sur des questions qui ont été soulevées... Pourquoi, par exemple, un autre député de l'Union Nationale ou un autre député du Parti libéral ou un autre député du Parti québécois ne viendrait-il pas ici en commission parlementaire et reposerait constamment les mêmes questions? Comme il y a 110 députés, on répondra 110 fois aux mêmes questions.

**M. Mailloux:** Non, il n'y a pas d'intérêt à cela. C'est une question qui n'aurait pas été posée qui viendrait à l'esprit d'un député de l'Opposition.

**M. Lessard:** Non, non, on a toujours été assez souple sur cela. Si c'est trop flagrant et que cela dure trop longtemps on va dire: Relis ce qui a été dit en commission.

**Le Président (M. Boucher):** M. le député de Laprairie.

**M. Michaud:** Je vous remercie, M. le Président, j'aimerais faire quelques remarques et poser quelques questions à M. le ministre. Premièrement j'aimerais féliciter le ministre.

**M. Gratton:** Ecoutez, M. le Président, mais si on veut continuer tout de suite, moi j'avais déjà demandé la parole il y a environ deux heures, je serais prêt à commencer, on pourrait peut-être ajourner puis...

**M. Mailloux:** On pourrait commencer demain matin.

**M. Lessard:** Il est onze heures.

**M. Michaud:** On pourrait ajourner et j'aurai mon droit de parole demain.

**Le Président (M. Boucher):** La commission ajourne ses travaux à dix heures demain matin et le député de Laprairie aura la parole.

**M. Russell:** Est-ce que le même article sera au programme demain matin?

**Le Président (M. Boucher):** Oui. C'était 3. Nous en étions aux commentaires généraux. Dix heures.

(Fin de la séance à 23 h 1)