



Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Deuxième session — 31^e Législature

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

Etude des crédits du ministère des Transports (2)

Le 20 avril 1977 — No 30

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Vente des plaques d'immatriculation.....	B-1071
Contrats pour services professionnels.....	B-1072
Placement étudiant.....	B-1078
Enseignement de la conduite automobile.....	B-1081
Chauffeurs de taxi.....	B-1085
Système de transports terrestres.....	B-1088
Information, contrôle et sécurité.....	B-1098

Participants

M. Jules Boucher, président

M. Lucien Lessard
M. Michel Gratton
M. Gilles Michaud
M. Armand Russell
M. Adrien Ouellet
M. Roland Dussault
M. Richard Verreault
M. Camil Samson
M. Georges Vaillancourt

*L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Cheque 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 mercredi 20 avril 1977

Etude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures douze minutes)

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

Pour la séance de ce matin, les membres seront: M. Brassard (Lac-Saint-Jean); M. Verreault (Shefford) remplace M. Caron (Verdun); MM. Dusault (Châteauguay), Gratton (Gatineau); M. Dubois (Huntingdon) remplace M. Grenier (Mégantic-Compton); MM. Lefebvre (Viau), Lessard (Saguenay), Mailloux (Charlevoix), Michaud (Laprairie), Ouellette (Beauce-Nord), M. Clair (Drummond) remplace M. Perron (Duplessis); MM. Russell (Brome-Missisquoi), Rancourt (Saint-François), Samson (Rouyn-Noranda).

A la fin de la séance d'hier soir, nous en étions encore aux commentaires généraux et le député de Laprairie avait demandé la parole.

M. Gratton: M. le Président, question de règlement. Je conviens que le député de Laprairie avait demandé la parole, mais il faut vous dire que vous m'aviez reconnu et que j'avais alors demandé l'ajournement. Le député de Laprairie, en fait, intervenait...

Le Président (M. Boucher): Vous n'aviez pas terminé votre intervention?

M. Gratton: Je ne l'avais pas commencée, M. le Président.

M. Michaud: M. le Président, il reste que j'avais été reconnu. En toute courtoisie, je pourrai donner la parole au député de Gatineau ou Papineau, je ne le sais jamais.

M. Gratton: Papineau et moi, nous ne sommes pas de la même couleur, à plusieurs points de vue.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Gatineau, vous avez la parole.

M. Michaud: Je ne voudrais pas que vous tourniez bleu de colère.

Ventes des plaques d'immatriculation

M. Gratton: Je remercie le député de Laprairie. M. le Président, très brièvement, sur un sujet qu'on a abordé hier, c'est-à-dire la question de la vente des plaques d'immatriculation, est-ce que je dois comprendre, de ce que nous a dit le ministre hier soir, que, lorsque les caisses populaires commenceront à faire la vente de ces plaques, les garages qui, présentement, émettent les plaques pour les automobiles qu'ils vendent eux-mêmes ne pourront plus le faire?

M. Lessard: Non. Etant donné que l'émission des plaques d'immatriculation par les garages est un service gratuit, ne coûte rien à l'Etat, j'ai l'intention de maintenir ce service. Je n'ai pas l'intention de modifier le mode d'émission des plaques d'immatriculation qui est faite actuellement gratuitement par les garages; je pense que c'est un service à la clientèle qui est assez rapide.

M. Gratton: Cela va continuer?

M. Lessard: Oui.

M. Gratton: Ah bon! J'avais compris le contraire.

M. Lessard: Non, non. C'est ce que j'avais répondu.

M. Gratton: Je suis très heureux d'apprendre cela, parce que, dans le souci qu'a le ministre de donner le meilleur service à la population, je pense que cela s'impose qu'on continue ainsi.

M. Lessard: Aucun problème, cela ne nous coûte rien.

M. Gratton: D'accord.

M. Lessard: Je comprends que cela peut favoriser peut-être certains garages, mais je ne pense pas qu'à cause de l'émission de plaques d'immatriculation, un individu va acheter une auto ou un camion à telle place plutôt qu'à telle autre. Si ce sont des garages assez importants, je n'ai pas de problème à émettre de nouveaux permis à ce sujet, parce que c'est un service à la clientèle qui peut compenser peut-être pour les heures de fermeture des caisses populaires.

M. Mailloux: Est-ce que le ministre me confirmerait si la coutume voulant que tout dépositaire, garage autorisé, concessionnaire d'une marque donnée ait la possibilité d'émettre les permis sera maintenu?

M. Lessard: C'est cela. J'ai l'intention de maintenir cette politique.

M. Gratton: Il n'y avait pas de favoritisme d'aucune sorte?

M. Lessard: Dans ce secteur, je ne pense pas.

M. Gratton: Dites donc que vous le savez qu'il n'y en avait pas.

M. Lessard: Je ne pense pas, dans ce secteur, puisque, en fait, c'est un service gratuit et non payant.

M. Gratton: M. le Président, cela me satisfait, sauf que...

M. Samson: Oui, c'est payant. C'est payant, parce que le garagiste qui peut émettre ses plaques, qui peut vendre sa voiture en fin de semaine alors que l'autre ne peut pas le faire, celui-là a de la difficulté. Là-dessus, je peux prendre le ministre passablement longtemps. J'ai été assez longtemps dans le métier.

M. Lessard: Non, écoutez, apportez-nous des preuves...

M. Samson: Oui, je vais vous en apporter des preuves.

M. Lessard: que l'individu choisit, par exemple, telle marque d'automobile par rapport à telle autre à cause de l'émission des plaques d'immatriculation.

M. Samson: Je vais apporter la preuve, par exemple, que quand un individu est décidé d'acheter une voiture, que ce soit le samedi après-midi, qu'il soit trois heures ou cinq heures, à la minute où il décide d'acheter, le premier vendeur qui va le rejoindre et qui va être capable de lui fournir tout ce qu'il faut, celui-là va vendre sa voiture. Quand je vous dis que c'est payant, c'est payant. Cela ne veut pas dire que le gouvernement a distribué cela parce que c'était payant et qu'il y a eu du favoritisme dans la distribution, non, parce que tous les vendeurs FA peuvent fournir ce service.

M. Lessard: Justement, tous les vendeurs FA peuvent fournir ce service.

M. Samson: S'ils le font gratuitement, c'est parce qu'il y a un avantage.

M. Lessard: Aussi, c'est certain, oui.

M. Samson: Un vendeur FB n'a pas le même avantage.

M. Lessard: Je suis convaincu que, pour eux, il y a un avantage à donner tout le service aux clients, mais cela ne veut pas dire, à mon sens, en tout cas, je n'ai pas de preuve selon laquelle cela augmenterait le nombre de ventes des automobiles.

M. Samson: Oui, cela augmente effectivement le nombre de ventes. D'ailleurs, c'est bon.

M. Lessard: De toute façon, tout concessionnaire peut avoir un tel permis.

M. Samson: Quand vous avez plus de ventes de faites en fin de semaine, cela rapporte plus de 8% de taxe, aussi, au gouvernement. Ce n'est pas mauvais.

M. Lessard: Oui, je suis d'accord, comme s'il le prenait ailleurs.

M. Gratton: M. le Président, il y a une autre question qu'on avait abordée hier, c'était la question du nombre d'infractions au port de la ceinture de sécurité obligatoire. Est-ce que le ministre est prêt à faire le dépôt?

M. Lessard: Pardon?

M. Gratton: Le nombre d'infractions qu'on avait relevées.

M. Lessard: Concernant les ceintures de sécurité?

M. Gratton: Oui.

M. Lessard: Lorsque nous arriverons au programme, M. Ghislain K.-Laflamme, du Bureau des véhicules automobiles, sera ici et pourra répondre à ces questions.

Contrats pour services professionnels

M. Gratton: D'accord. M. le Président, dans un autre ordre d'idées, dans le journal Le Devoir du 29 janvier 1977, on faisait dire au ministre qu'une révision de toute la procédure d'octroi de contrats de services professionnels serait connue à la fin du mois de mars. Est-ce que cette procédure a été élaborée et est-elle prête? Si oui, le ministre pourrait-il la déposer pour le bénéfice des membres de la commission?

M. Lessard: Il y a certains éléments de cette procédure qui sont actuellement connus, d'abord en ce qui concerne la location de la machinerie. Pour ce qui a trait aux contrats, je dois d'abord dire que ce dossier pour la préparation d'une nouvelle procédure avait été confié au Conseil du trésor. Nous avons actuellement tout le dossier concernant cette nouvelle procédure administrative pour l'émission de contrats concernant la location de la machinerie, l'engagement de professionnels, etc. Nous sommes actuellement en train d'étudier au Conseil du trésor, chapitre par chapitre, cette procédure et aussi à en élaborer les modalités d'application, en particulier pour les services professionnels et les contrats qui peuvent être négociés. Il faut préparer, en fait, un fichier central où tous les entrepreneurs, où toutes les personnes qui peuvent fournir de la machinerie seront inscrits.

M. Gratton: Je m'excuse auprès du ministre, je parle surtout des contrats de services professionnels.

M. Lessard: C'est cela. Je parle de cela et aussi d'autre chose. Concernant les contrats des services professionnels, c'est la même chose, c'est-à-dire qu'il faut préparer un fichier. Actuellement, nous avons élaboré des principes généraux. Je pense bien, parce qu'il y a un comité interministériel qui a été constitué pour régler la question des modalités, que nous devrions pouvoir y aller le plus vite possible afin de faire

connaître la politique du gouvernement. Entre-temps, nous avons demandé aux différents ministères d'élaborer, de commencer au moins à élaborer un fichier central. Nous essayons, tel que nous avons l'intention de le faire en ce qui concerne la machinerie, de répartir équitablement entre différentes firmes les contrats du gouvernement.

Je ne voudrais pas, non plus blâmer exclusivement le député de Charlevoix. Je pense bien qu'il y avait un système — je ne voudrais pas trop expliciter cela — qui m'est maintenant connu et qui exigeait une autorisation d'un certain personnage avant l'engagement de firmes, de telle façon qu'il y avait des firmes d'ingénieurs — j'en connais chez nous comme ailleurs — qui n'avaient jamais pu obtenir un contrat du gouvernement. J'en ai des preuves actuellement. Nous avons dit aux firmes, de quelque couleur qu'elles puissent être, et je dis aux firmes d'ingénieurs: Veuillez faire parvenir au gouvernement, au ministère des Transports, comme aux autres ministères, vos offres de services, et nous allons essayer de répartir le plus équitablement possible les contrats. Cela ne veut pas dire que nous allons satisfaire tout le monde. Vous savez qu'il y a beaucoup de firmes d'ingénieurs. Il va être difficile de satisfaire tout le monde. Mais ce que je peux dire, c'est que personne, en tout cas, ne sera pénalisé à cause de sa couleur politique.

Je peux vous donner un cas particulier, par exemple, où j'ai eu, dernièrement, à décider de passer aux soumissions. Jamais, depuis trois ans, il n'y avait eu soumissions publiques dans ce cas. Il y avait toujours eu renouvellement automatique du contrat. C'est la première fois...

M. Gratton: On ne parle sûrement pas de services professionnels...

M. Lessard: Je vous parle de services professionnels...

M. Gratton:... quand on parle de soumissions.

M. Lessard: ... et autres choses.

M. Gratton: Bien oui, mais, moi, je vous pose des questions précises sur les services professionnels.

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

M. Gratton: Alors, ne me parlez pas de soumissions publiques.

M. Lessard: Oui, je vous parle de ça et d'autres choses aussi concernant l'administration globale du ministère. Je vous dis que c'est la première fois, depuis trois ans, en ce qui concerne un contrat et d'autres contrats, qu'il y a des soumissions qui sortent. Il faut d'abord que ce soit aussi accepté au Conseil du trésor et, pour les modalités d'application concernant l'engagement des firmes d'ingénieurs, nous devrions avoir, assez vite, puisqu'il y a un comité interministériel qui a été constitué, les modalités d'application, et surtout,

nous devrions avoir le fichier central qu'il faut créer à ce sujet. Entre-temps, nous essayons de faire notre travail de la façon la plus efficace et la plus positive possible.

M. Mailloux: M. le Président, non pas que j'aie été mis en cause, mais étant donné que j'étais là auparavant, on a beaucoup parlé de la procédure du choix des firmes de professionnels.

Je pense que, de mon siège, je pourrais affirmer ceci, ayant été quelques années à ce ministère.

Je ne crois pas avoir moi-même exigé plus de 2 ou 3% de professionnels pour un travail donné et cela n'indique pas pour autant que c'étaient des personnages occultes qui faisaient le choix. Le ministre est entouré d'ingénieurs et d'autres professionnels qui connaissent pertinemment le travail qu'un professionnel ou qu'un bureau de professionnels doit exécuter. Comme profane, quand il y avait un contrat d'une extrême importance à préparer, je ne sais pas qu'il m'aurait appartenu de dire quels sont les critères qu'on aurait pu retenir entre telle et telle offre. Je ne pense pas que M. Charland soit un personnage politique, je n'ai moi-même jamais cherché à connaître son allégeance politique. Je me rappelle bien qu'à certains moments, il nous a fallu chercher des professionnels pour construire des installations portuaires, et ce n'est pas au milieu politique que j'ai demandé quels professionnels on devrait choisir. J'ai demandé au sous-ministre en question de me faire ses propres suggestions sur la valeur des travaux professionnels que pourrait donner tel bureau.

Je me rappelle également que c'était le ministère de la Justice qui dirigeait lui-même les professionnels qui, du côté légal, devaient oeuvrer pour le ministère des Transports ou d'autres ministères. Je cite un cas en particulier: l'expropriation des actifs de la traverse Matane-Godbout. On m'a informé du choix des avocats que les propriétaires avaient retenus, même que le ministère de la Justice nous aurait recommandé des avocats parce qu'ils étaient d'allégeance libérale. Quand on va à la guerre avec des canons, on ne demande pas à la partie adverse de prendre des fusils à pois. J'ai donc demandé à ce moment à M. Charland de bien vérifier avec le ministère de la Justice que les professionnels qu'engagerait le ministère des Transports soient de même calibre pour essayer de réduire la note d'expropriation autant que faire se peut.

Je voulais simplement faire ces observations parce que, dans l'engagement de professionnels dans des travaux très importants, ce n'est pas l'ensemble des bureaux de la province qui sont en mesure d'offrir des services. Il y a des bureaux qui sont assez multidisciplinaires, d'autres qui sont localisés dans une sphère donnée d'activités. Cela limite passablement le choix.

Quant à M. Gans qui a eu un rapport sur l'engagement des professionnels, il n'a même jamais daigné offrir ses services à un ministère; il disait qu'il appartenait au ministère de venir le chercher. Tant et aussi longtemps que j'aurais été ministre

des Transports, je ne serais pas allé le chercher, parce que la moindre volonté de travailler exige au moins que la personne offre ses services. Il ne s'agit pas de blâmer un ministère. Quand un bureau semblable s' imagine que parce qu'il existe, il appartient au ministère de trouver son adresse et de requérir ses services...

Je souhaite la meilleure chance possible concernant les formules que vous mettrez en place au ministère des Transports. Je sais que c'est un dossier chaud. L'engagement des professionnels et le choix d'entrepreneurs pour des contrats négociés, c'est toujours très discutable. Quelle que soit la méthode qu'on emploiera, on verra que c'est plus facile d'être dans l'Opposition à donner des conseils que d'être assis dans le siège et d'agir pour éviter toute critique.

M. Lessard: J'aurais simplement une question à poser au ministre. Je pense que l'avenir est bien plus important que le passé, mais est-ce que... C'est-à-dire au député de Charlevoix. Je n'ai pas encore mis mon habit de ministre, comme disait hier...

M. Mailloux: Moi, je l'ai perdu facilement.

M. Lessard: Je suis d'accord que les officiers du ministère faisaient un certain nombre de recommandations, mais le choix final relevait, ou du bureau du ministre, ou du bureau du premier ministre, ce qui était plus souvent le cas.

M. Mailloux: Je pense que mon chef de cabinet à différentes occasions a dû, à la place et endroit du ministre, faire des suggestions. Hier, le ministre me demandait comment il se faisait que je pouvais faire mon travail et être en Chambre en même temps. Si je m'étais occupé de tous ces problèmes, je n'aurais sûrement pas été souvent en Chambre. Avec le peu de coopération que j'avais pour le choix des professionnels, cela ne m'a jamais tellement intéressé de faire un choix. Je laissais à mes fonctionnaires le soin de décider, en assumant la responsabilité des erreurs qui pourraient être commises.

M. Lessard: Alors, pour continuer, on va essayer d'élaborer des critères, parce qu'il reste que la compétence aussi est un critère extrêmement important. Je n'ai pas l'intention de faire faire le travail par des professionnels qui ne seront pas compétents. Ces critères nous permettront de faire des choix et, en même temps, permettront à tous les professionnels qui sont compétents, de pouvoir offrir leurs services au gouvernement.

M. Gratton: M. le Président, le ministre parle d'avoir un fichier et engager des firmes d'ingénieurs compétents. Il va sans doute s'en rendre compte, s'il avait ou devait avoir un contact avec l'Ordre des ingénieurs. Ce que nous avons fait avec l'ancien ministre des Travaux publics, M. Tolley, à ce moment-là, ce fut de demander à l'Ordre des ingénieurs de nous formuler ou de nous suggérer une façon d'établir une espèce de classifica-

tion des ingénieurs-conseils par rapport à divers genres de travaux que le gouvernement pourrait faire effectuer.

Effectivement, il faut se rendre à l'évidence qu'à partir du moment où l'Ordre des ingénieurs accepte qu'un ingénieur devienne membre de l'ordre, donc puisse fournir des services professionnels à la population, en même temps, il accorde son espèce d'approbation sur le plan de la compétence.

Il est inutile de penser qu'on pourrait demander à l'Ordre des ingénieurs, par exemple, de nous dire, entre deux firmes d'ingénieurs-conseils, laquelle des deux est la plus compétente. L'ordre ne se prononcera jamais là-dessus, il n'a aucune façon d'en faire l'évaluation et c'est bien plus au niveau des fonctionnaires d'un ministère donné, que ce soit le ministère des Transports ou le ministère des Travaux publics, qu'il appartient de préparer ou d'évaluer d'une façon quelconque la performance des firmes d'ingénieurs. Je ne pense pas qu'on puisse établir la compétence d'une firme d'experts-conseils sans avoir vécu une certaine expérience pratique avec elle.

Je pense que le ministre se rendra compte, dans la pratique, que toutes les firmes sont compétentes dans divers domaines. Effectivement, là où il parlait de firmes d'ingénieurs qui n'ont peut-être jamais reçu de commandes ou de mandats d'un ministère quelconque, ça n'était pas nécessairement à cause de la couleur politique. Parce que, si on marchait comme ça, je pourrais vous donner une longue liste de bureaux d'ingénieurs-conseils qui sont reconnus pour être de vrais bons libéraux, qui sont rouges au coton comme on dit, et qui n'ont jamais eu, eux non plus, de mandats du gouvernement, pour toutes sortes de raisons.

Le ministre l'a dit lui-même tantôt, le gouvernement emploie beaucoup de firmes d'ingénieurs et de firmes professionnelles pour toutes sortes de travaux, mais il n'y en a jamais assez pour que toutes les firmes-conseils du Québec puissent en obtenir.

Je ne voudrais pas qu'on laisse une telle impression, chez la population. On a tellement parlé de patronage éhonté, de corruption dans l'ancien gouvernement que, possiblement, une partie de la population y croit encore.

M. Lessard: Bien, je pense que oui.

M. Gratton: Ecoutez, tout ce que je dis, c'est que, depuis cinq mois, je n'ai pas vu encore, et j'essaie de le savoir à chaque séance de la commission des engagements financiers, je n'obtiens pas encore satisfaction à cette commission-ci, j'essaie de savoir quels sont les critères que le nouveau gouvernement a adoptés pour l'adjudication de contrats de services professionnels.

Cinq mois, six mois après l'élection, alors que c'était tellement épouvantable, qu'il y avait tellement de favoritisme sous l'ancien gouvernement, selon lui, je demande simplement, si c'était si urgent que cela, ce qu'on attend pour corriger la situation.

Je me donne la réponse à moi-même. Premièrement, l'adjudication des contrats se faisait selon des critères assez bien établis. Comme le député de Charlevoix l'a dit tantôt, on a beau penser que c'était toutes sortes de personnages occultes qui intervenaient, le fait demeure que les firmes étaient engagées, la plupart du temps, selon l'expérience que les fonctionnaires du ministère avaient eue au point de vue de la performance de ces firmes. Bien entendu, comme il n'y avait pas assez d'ouvrage pour en donner à tout le monde, il y en avait qui en avait plus que d'autres.

M. Lessard: Je pense bien, M. le député de Gatineau, que si on veut s'engager sur cela, vous êtes sur un terrain glissant. D'accord?

M. Gratton: Moi, je ne suis pas inquiet.

M. Lessard: Une minute! Je peux vous répondre?

M. Gratton: Donnez-m'en, des exemples, à ce moment-là.

M. Lessard: Ce n'est pas la question, donnez-moi un cas ou donnez-moi deux cas. Vous étiez rendu que vous disiez: Donnez-moi un cas.

M. Gratton: J'ai donné des exemples. Ecoutez. Si on veut jouer à cela, le ministre a parlé d'un projet scandaleux, d'un contrat scandaleux dans les journaux. Hier, il nous a dit: J'aime mieux ne pas en parler, parce que là, il y en a...

M. Lessard: J'ai expliqué hier le contrat dont il était question.

M. Gratton: Si on veut charrier, on peut charrier des deux côtés.

M. Lessard: J'ai expliqué le cas hier, et je pense que l'ancien ministre, le député de Charlevoix, sait très bien de quoi je parle et qu'il serait mauvais actuellement, alors que l'enquête se fait, de le rendre public, on va donner ce...

M. Gratton: Il était mauvais d'en parler, de parler d'un contrat scandaleux, alors que c'est vous-même qui avez commencé la discussion.

M. Lessard: Non. J'ai parlé d'augmentation scandaleuse des coûts de contrats, à cause de certains faits soit l'émission d'un contrat, alors que l'emprise n'avait pas été libérée, ce qui a entraîné des conséquences pour l'entrepreneur et il a fallu payer la compensation.

Mais, par exemple, cela fait quand même depuis le 26 novembre que je suis à la fois au ministère des Transports et au ministère des Travaux Publics et je pourrais vous souligner ce matin plusieurs cas où des soumissions n'étaient pas demandées depuis plusieurs années.

M. Gratton: Pas pour des services professionnels.

M. Lessard: Je vous parle de soumissions.

M. Gratton: Moi, je vous parle de services professionnels.

M. Lessard: Je peux parler tantôt de services professionnels. Vous voulez un cas, je vais vous en citer un et je ne parlerai pas d'autres. Pour le palais de justice de Baie-Comeau, aucune soumission n'a été demandée depuis une période de trois ans. C'est la première fois qu'il y a des soumissions publiques pour l'entretien du palais de justice de Baie-Comeau.

M. Gratton: Qu'est-ce que cela a à voir avec le ministère des Transports?

M. Lessard: Ecoutez. Je peux vous citer d'autres cas.

M. Gratton: Parlons d'une chose, ne parlons pas de dix affaires.

M. Lessard: En ce qui concerne des ingénieurs, j'ai actuellement des témoignages de nombreux ingénieurs qui ont fait des offres de services au ministère, que ce soient des ingénieurs pour l'étude du sol, des ingénieurs pour la surveillance des travaux, ils ont postulé de l'emploi aux deux ministères dont je suis responsable actuellement et ils n'ont jamais vu retenir leur offre de services. Ils étaient pourtant compétents.

Quand vous me parlez d'élaboration de nouveaux critères, ces nouveaux critères vont venir et vous allez en être informés lorsqu'ils seront établis. Dans cinq mois, on ne peut quand même pas transformer tout le Québec. Nous travaillons actuellement à ces nouveaux critères. Il y a eu des négociations avec l'Ordre des ingénieurs du Québec au niveau du comité, concernant en particulier les honoraires.

Il est assez curieux que, quand les ingénieurs font affaires avec le gouvernement, on parle d'honoraires fixes en disant: Maintenant, vous devez respecter la déontologie, le code d'éthique. Quand on fait des contrats, par exemple, avec les firmes privées, la déontologie, on la laisse un peu de côté et les honoraires ne sont pas strictement appliqués, comme on l'exige quand il s'agit du gouvernement.

M. Gratton: Est-ce que vous avez des preuves de ce que vous affirmez...

M. Lessard: Je pense que ce qu'on envisage actuellement...

M. Gratton: ... que les firmes d'ingénieurs-conseils agissent dans l'illégalité, parce que c'est complètement illégal?

M. Lessard: Elles n'agissent pas nécessairement dans l'illégalité, mais, par exemple, en ce qui concerne les frais d'honoraires, cela peut être différent selon qu'il s'agit d'une entreprise privée ou selon qu'il s'agit d'une entreprise publique.

M. Gratton: Je m'excuse, c'est une affirmation gratuite très grave que vous faites.

M. Lessard: Autre point: c'est qu'actuellement nous sommes en train de négocier avec les firmes d'ingénieurs pour avoir, par exemple, des taux où il peut y avoir des bonis, s'il y a une diminution des prix, ou des clauses où, lorsqu'on dépasse—si on avait eu cela avec Taillibert, peut-être qu'on ne serait pas obligé de payer ce qu'on paie là — les normes, les taux, l'ingénieur sera responsable et il pourra avoir, à un moment donné, des pénalités.

Nous discutons actuellement de ces différentes clauses. L'Ordre des ingénieurs du Québec a été jusqu'ici dans le portrait. Maintenant, il nous appartiendra d'élaborer ces clauses de façon définitive et les députés en seront informés. En ce qui concerne les frais d'honoraires, je pense que cela peut se discuter. Les 10% qui sont toujours là et qui sont toujours existants, je pense qu'il y a moyen de modifier ces honoraires tels que précisés, à savoir à peu près, en moyenne, 10% du contrat. Sur un contrat de \$4 millions de surveillance, c'est à peu près \$400 000 en frais d'ingénieurs.

M. Gratton: M. le Président, ce n'est pas comme cela que les firmes d'ingénieurs-conseils facturent leurs clients, à 10% à peu près. Il y a un barème d'honoraires très précis qui est adopté par arrêté en conseil, qui est approuvé par arrêté en conseil, d'ailleurs. Je pense qu'il y aurait lieu que le ministre se renseigne sur la façon dont agissent les...

M. Lessard: Je dis que cela correspond à peu près à 10% de chacun des contrats.

M. Gratton: M. le Président, cela varie selon le genre de contrat, cela varie selon qu'il y a surveillance ou non.

M. Lessard: J'ai l'impression que le député de Gatineau n'a pas vu beaucoup de contrats.

M. Gratton: Cela varie selon l'importance des montants.

M. Lessard: J'ai l'impression que le député de Gatineau n'a pas vu beaucoup de contrats. J'en ai quand même vus depuis le 26 novembre.

M. Gratton: J'ai l'impression que j'en ai vu quelques-uns de plus que le ministre des Transports pour faire une affirmation selon laquelle... Est-ce que le ministre est au courant que l'Ordre des ingénieurs doit proposer ses tarifs à l'approbation d'un arrêté en conseil?

M. Lessard: Oui.

M. Gratton: Et qu'en plus, selon le volume, le montant d'un contrat, à certains montants, il y a diminution du pourcentage des honoraires qui est payé?

M. Lessard: Oui.

M. Gratton: Je pense que, quand il nous parle de négocier avec les firmes, rien n'a jamais empêché le gouvernement de mettre, dans un mandat, des conditions spécifiques de paiement...

M. Lessard: Justement.

M. Gratton: ... à condition que ce soit en conformité avec le barème établi et adopté par arrêté en conseil.

M. Lessard: Mais cela peut se négocier.

M. Gratton: Cela s'est toujours fait aussi. Est-ce que le ministre nous affirme que, lorsque l'ancien gouvernement donnait un contrat de services professionnels à une firme, il payait pour la surveillance si la firme ne faisait pas la surveillance?

M. Lessard: Ce n'est pas cela qu'on dit.

M. Gratton: Justement, il y avait négociation, il y avait entente.

M. Lessard: On est rendu au rythme où plus un contrat coûte cher, plus c'est payant pour les ingénieurs. On va essayer justement d'élaborer des normes...

M. Gratton: M. le Président...

M. Lessard: ... qui vont faire en sorte que l'ingénieur aura une responsabilité concernant le coût des contrats aussi.

M. Gratton: M. le Président, j'ai hâte de voir ce que cela va donner, cette négociation. Tout ce que je dis, c'est qu'il ne faut pas se surprendre qu'une firme d'ingénieurs reçoive plus d'honoraires si le montant des travaux est plus élevé.

M. Lessard: Est-ce que vous ne pensez pas qu'il n'y a pas un conflit d'intérêts?

M. Gratton: Il y a plus d'ouvrage.

M. Lessard: Est-ce que vous ne pensez pas qu'il n'y a pas un conflit d'intérêts...

M. Gratton: Si vous ne faites pas confiance du tout à l'honnêteté...

M. Lessard: ...entre l'augmentation des coûts...

M. Gratton: ... de professionnels, que ce soient les ingénieurs-conseils, que ce soient les architectes, que ce soient...

M. Lessard: Ce n'est pas une question de confiance. Je vous dis qu'il y a moyen d'élaborer des normes selon lesquelles, par exemple, l'ingénieur sera intéressé à contrôler aussi les coûts. Taillibert était-il intéressé à contrôler les coûts des Olympiques?

M. Gratton: Non, il n'a pas été engagé en fonction...

M. Lessard: S'il avait été engagé en fonction des normes européennes, probablement, qu'à ce moment, Taillibert aurait arrêté d'augmenter les prix des Olympiques, parce que probablement qu'il serait rendu au niveau zéro actuellement au point de vue des paiements.

M. Gratton: On appelle cela de la démagogie, le genre d'affirmations dont on parle.

M. Lessard: J'appelle cela de la réalité.

M. Gratton: On parle de l'engagement de firmes d'ingénieurs-conseils par le ministère des Transports pour des travaux très précis, et que le ministre ne laisse pas l'impression aux membres de sa commission qu'il est en train de renégocier tout le tarif de l'Ordre des ingénieurs. Il va falloir d'abord que l'Ordre des ingénieurs se prononce, il va falloir également qu'il y ait un arrêté en conseil pour entériner tout cela.

M. Lessard: La négociation, qu'est-ce que c'est? Est-ce que c'est de la négociation unilatérale? Une négociation, cela se fait à deux, des fois, à trois.

M. Gratton: Tout ce que je veux dire au ministre...

M. Lessard: Actuellement, il y a des contacts entre l'Ordre des ingénieurs et le comité interministériel pour analyser cette question de tarifs, cette question d'honoraires. Il n'y a pas de décision de prise. Il est certain qu'il va falloir que l'Ordre des ingénieurs s'entende et qu'il soit partie de cette négociation, et il est partie actuellement. Nous essayons de trouver des moyens pour avoir, en ce qui concerne l'augmentation des contrats, un meilleur contrôle et que l'ingénieur ne soit pas pris en conflit d'intérêts, si vous voulez, soit beaucoup plus libre en ce qui concerne l'ensemble du contrat globalement. Vous connaissez, je pense, les normes qui existent en Europe. Je pense que ces normes peuvent être appliquées, à un moment donné, ici, au Québec. Actuellement, ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a un comité au niveau du Conseil du trésor qui est en communication avec l'Ordre des ingénieurs. Les modalités d'engagement de ces firmes vous seront connues. Je ne sais pas, en fait, quand se termine le mandat. Normalement, au mois de juillet, d'après ce qu'on me dit, on devrait avoir la politique définitive à ce sujet.

M. Gratton: A partir de quels critères fait-on les engagements de services professionnels en attendant?

M. Lessard: Je vous ai dit tout à l'heure qu'on essayait de répartir le plus équitablement possible en tenant compte des firmes régionales, parce qu'entre-temps il faut bien en engager des ingé-

nieurs, en tenant compte de la compétence, etc., de répartir le plus équitablement possible les travaux du ministère des Transports.

M. Gratton: En deux mots, à partir des mêmes critères que l'ancien gouvernement.

M. Mailloux: M. le Président, j'écoutais le ministre des Transports, qui a fait une affirmation en Chambre que n'aimaient pas mes collègues qui sont ingénieurs, mais j'ai déjà dit de l'Ordre des ingénieurs, qu'elle était la corporation la plus vache que je n'avais jamais rencontrée, quand il s'agissait de faire des suggestions.

Je lui souhaite bonne chance dans les suggestions que voudra faire cette corporation quant au choix des bureaux d'ingénieurs professionnels ou d'autres types.

On a beaucoup explicité les choix politiques des bureaux d'ingénieurs. A mon arrivée en politique, au moment où l'Union Nationale quittait l'administration de la province, je pense qu'il y avait 95% des bureaux de la province qui étaient d'allégeance de l'Union Nationale. Quelques mois après, on retrouvait une majorité de bureaux d'ingénieurs qui étaient d'allégeance libérale...

M. Lessard: Ils sont...

M. Mailloux: ...et, dans quelques mois...

M. Lessard: ...rendus PQ.

M. Mailloux: ...on retrouvera l'ensemble des bureaux avec des attaches dans le Parti québécois. Ne vous fatiguez pas! Ils se sont toujours défendus, sous tous les régimes politiques, et ils vont se défendre encore. Ils ne m'ont jamais fait pleurer, ces gens. On a distribué l'ouvrage, oui, mais ils ne feront pleurer personne, parce qu'ils se retrouvent toujours du côté de celui qui administre la province, et j'ajoute ceci: Quand certains bureaux d'ingénieurs ont été mis de côté, il y avait eu une directive au ministère des Transports selon laquelle on devait arrêter la prolifération des bureaux d'ingénieurs. Cela devient terriblement nocif. Tout le monde, à un moment donné, ouvre un bureau d'ingénieurs dans la province de Québec, parce qu'il y a un volume de travail important qui arrive, que ce soient les travaux de la Manicouagan, les travaux de la baie James ou ailleurs. Quand on regarde le rythme des travaux que vous aurez à donner, à distribuer dans la province, qui s'en va en décroissant, plus il ira en décroissant, plus il y aura des problèmes de fermeture de bureaux. Jusqu'à aujourd'hui, au moment où on se parle, il y a déjà 50% des effectifs des bureaux professionnels qui ont été mis à pied, et je ne vois pas un finissant, de tous les CEGEP et des milieux universitaires, qui trouvera emploi dans quelques semaines. Alors, c'est un peu logique qu'on n'ait pas voulu, nous, faire en sorte que l'ensemble des bureaux grossisse partout dans la province de Québec. On sentait venir une réduction possible des mandats professionnels et on voyait d'avance ce qu'il arriverait dans chacun de ces bureaux, et la situation, on l'a actuellement.

M. Lessard: On a justement des postes à combler au ministère. Ces étudiants pourraient postuler un emploi au ministère ou encore ceux qui ont été congédiés de certaines firmes d'ingénieurs pourraient postuler un emploi au ministère. Ce que je veux simplement dire...

M. Mailloux: Il n'y en aura jamais assez pour combler toutes les demandes.

M. Lessard: ...pour conclure sur cette question...

M. Gratton: Est-ce que ce serait aussi ouvert à un député qui commence à être tanné de la politique et qui serait prêt à laisser...

M. Lessard: Je n'engage pas, mais par concours.

M. Gratton: Vous n'êtes pas si objectif que ça.

Placement étudiant

M. Samson: Sur le même sujet, est-ce que je pourrais savoir du ministre des Transports quelles sont les discussions qu'il pourrait y avoir ou qu'il y a peut-être eu avec le service de placement étudiant? Si je pose cette question, c'est parce que j'ai justement eu connaissance qu'un étudiant en ingénierie qui, l'an dernier, je pense, avait travaillé au ministère des Transports, a fait la même demande cette année. Il s'est vu répondre par le service de placement étudiant que là, cette année, il devrait passer, en fonction des nouveaux barèmes... Il y a aussi un comité de sélection, au niveau des étudiants, un comité mixte. Cet étudiant ne semble pas avoir beaucoup de chances cette année. Il risque bien gros de faire son cours pour rien, si ça continue.

Est-ce qu'il y aura une possibilité qu'il y ait une préférence, au moins pour les étudiants en ingénierie qui offrent leurs services au ministère des Transports, quand le ministère en a besoin?

M. Lessard: Le ministère des Transports, je pense, depuis plusieurs années, engage des stagiaires qui viennent de l'université et il n'y a aucun problème, semble-t-il. Nous allons continuer cette politique. C'est le service de placement étudiant qui nous recommande ces stagiaires, qui viennent de Sherbrooke, de l'Université du Québec, l'Université Laval, l'Université de Montréal et autres. Au niveau universitaire, on m'informe qu'il n'y a pas de problèmes. Ces étudiants nous sont référés par le service de placement étudiant.

M. Samson: Ce que je veux savoir, c'est quelles sont les possibilités du ministère des Transports d'avoir une espèce de droit de regard? Parce qu'il me semble que ce n'est pas chez vous que la barrière se lève. C'est au service de placement étudiant que la barrière se lève et c'est à ce service qu'on empêche ces étudiants de se rendre chez vous par une espèce de sélection. Je ne sais pas quelle mode... En tout cas, on posera des questions à l'autre ministère.

M. Lessard: Normalement, nous faisons part au service de placement étudiant que le stagiaire ou l'individu concerné a déjà fait un stage au ministère des Transports et que nous serions intéressés à avoir à nouveau cet étudiant.

En ce qui concerne les étudiants qui ne sont pas de niveau universitaire, le ministre du Travail a fait connaître sa politique, à savoir le hasard, étant donné que nous ne sommes pas capables d'élaborer une politique plus précise...

M. Samson: Je voudrais souligner au ministre que c'est assez embarrassant pour des étudiants qui veulent gagner de l'argent durant l'été. Vous savez que, si nous ne leur donnons pas cette possibilité de gagner de l'argent durant l'été, ils se retrouvent avec des bourses d'études, aux frais du gouvernement, pour le montant équivalent. Je pense que c'est à l'avantage du gouvernement de leur procurer de l'emploi.

Hier soir, justement après la séance, quelqu'un qui était dans l'assistance et que je ne connais pas, est venu me dire qu'un étudiant qui avait l'habitude depuis quelques années de travailler durant l'été au ministère des Transports s'est vu refusé par le comité de sélection. Alors qu'on reconnaissait sa compétence dans le passé, on l'a refusé pour incompétence. Je me demande s'il n'y aurait pas lieu de revoir un peu cette histoire de comité de sélection.

M. Lessard: J'ai vu l'individu concerné. Je lui ai demandé de faire parvenir les renseignements concernant la compétence de son fils, de demander à son garçon de faire parvenir son inscription et son curriculum vitae. Il faut faire attention. Il peut être très compétent dans un secteur particulier et ne pas l'être dans d'autres. Cet étudiant peut être compétent, par exemple, comme journaliste au ministère, mais si on en a besoin comme opérateur de machinerie lourde, là ce n'est plus la même question. C'est cela qu'il faut regarder.

M. Samson: Si, depuis quelques années, il faisait un certain travail, il me semble qu'il doit au moins être compétent dans celui-là.

M. Lessard: Il y a une autre chose; on reconnaît qu'on ne peut pas modifier un système de chômage, qui caractérise le Québec depuis des années, en l'espace de quelques mois. Comme il y a passablement de chômage, je pense qu'il faut actuellement, je comprends que cela pénalise certains, puisque, comme je vous l'ai dit, il y a 11 000 postes et il y a 38 000 candidats qui se sont inscrits. Nous tentons d'accentuer l'engagement des gens les plus démunis de la société, qui n'ont pas de travail, qui sont mariés, qui sont responsables de famille et ne peuvent pas trouver d'emploi. On me dit qu'on l'avait informé que c'était une question d'incompétence. Je pense qu'à ce sujet je fais un essai loyal. Vous savez ce n'était peut-être pas mieux avant. Il avait été engagé au ministère, mais il y en avait peut-être un là qui était plus démuné que lui, qui n'avait pas été engagé.

M. Samson: Je suis partiellement d'accord avec le ministre. Mais je pense que le ministre va convenir avec moi que, si on ne pouvait pas sélectionner cet étudiant parce qu'il y avait quelqu'un de plus démuné que lui, il aurait été valable de lui dire la vraie raison. Mais, ne pas dire à quelqu'un qu'il est incompetent, si ce n'est pas le cas, cela peut lui nuire ailleurs.

M. Lessard: J'ai dit tantôt qu'on faisait un essai loyal. J'ai dit aussi que, dans les directives que j'ai envoyées aux chefs de division et aux chefs de district, que je voulais avoir un rapport complet après l'engagement de ces occasionnels. Si des députés ont des plaintes directes à me faire, des informations à me donner, soyez convaincus que je vais les prendre en considération. Si j'essaie ce système, c'est en vue d'améliorer la situation. Un peu comme la première fois en 1960, le député de Charlevoix doit s'en souvenir, lorsque le Parti libéral a commencé à demander des soumissions publiques. Chacun a commencé à hausser le ton, cela ne pourra pas s'appliquer, cela va être un chiard... Aujourd'hui, les soumissions publiques sont acceptées un peu partout. C'est certain que cela cause des problèmes la première année. Cela va se roder, ce système. Par la suite, espérons qu'on réorganisera les centres de main-d'oeuvre du Québec avec des gens compétents, des ressources humaines qualifiées. Nous n'aurons pas à créer nécessairement ce comité. Les centres de main-d'oeuvre ayant été réorganisés, nous espérons qu'à ce moment-là tous les ministères comme tous les employeurs devront passer par le centre de main-d'oeuvre pour obtenir du personnel.

Mais, entre-temps, nous faisons un essai loyal et si vous avez des plaintes à me faire, je vais en tenir compte.

M. Vaillancourt: M. le Président...

M. Samson: Vers quelle date...

M. Lessard: Je voudrais simplement donner une information concernant les étudiants au ministère cet été. Par le placement étudiant, nous engagerons, au ministère des Transports, cette année, 1300 étudiants.

M. Russell: En génie?

M. Lessard: Globalement, des garçons et des filles, des étudiants ou des étudiantes.

M. Mailloux: 1300, et vous donnez la préférence à tous les étudiants en génie qui se présentent, comme l'Hydro-Québec.

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: Il y a une observation que je voudrais faire au ministre quant aux étudiants. L'an passé, on m'avait souligné l'absence de jeunes filles, disant qu'on faisait de la discrimination.

M. Lessard: J'espère qu'on n'en fera plus.

M. Mailloux: On avait tenté une expérience dans les divisions. J'avais eu une expérience qui m'avait frappé dans le détour de la mort à Drummondville. Je redescendais de Montréal et il y avait une fille qui était en bikini pour ne pas dire davantage, jolie, assez bien tournée...

M. Lessard: Elle était jolie. Elle avait d'ailleurs été photographiée.

M. Mailloux: Dans le détour de la mort, j'espère que l'on tâchera...

M. Lessard: C'est une bonne mort.

M. Mailloux: ... de ne pas les placer dans des endroits aussi stratégiques, parce que l'attention du chauffeur peut être drôlement retenue ailleurs qu'au volant.

M. Lessard: En plus de cela, comme les vacances d'été sont assez longues maintenant, pour nos employés réguliers, les étudiants remplacent pendant cette période de vacances, soit dans l'arpentage ou ailleurs, nos employés réguliers. Mais je trouve quand même très bien cette non-discrimination qu'il y avait eu. On a commencé, en tout cas, chez les dames, mais il reste... Quant à moi, je trouve que j'arrête plus vite dans ce temps-là, quand je vois une jolie femme. Alors...

M. Mailloux: Le ministre des Transports est plus jeune que son prédécesseur.

M. Samson: Est-ce que cela veut dire que le ministre a l'intention d'en engager plusieurs pour couper des branches le long de la route?

M. Lessard: Non, je modernise les Transports.

M. Gratton: C'est cela.

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

M. Russell: M. le Président, je ferai simplement quelques commentaires et finirai par une remarque pour ne pas éterniser la discussion dans le domaine de l'engagement des professionnels. J'ai connu d'autres gouvernements qui sont arrivés avec les mêmes dispositions que le ministre actuel et qui ont, comme lui, consulté l'Ordre des ingénieurs, celui des architectes et, avec eux, on a établi des normes à la suite desquelles on a commencé à faire l'engagement des professionnels. Mais comme cela arrive, et cela arrivera encore pour le présent gouvernement, après que les fonctionnaires ont utilisé les services d'une ou deux firmes et qu'ils ont été satisfaits de leurs services, c'est souvent répété et cela devient du patronage. Les autres remarques, je pense, ont été faites par le député de Gatineau et le député de Charlevoix. Par contre, il y a une chose qui a été étudiée dans le temps, c'était l'engagement des fi-

nissants en génie pour venir travailler au sein du gouvernement. Ce n'était pas nécessairement au ministère des Transports, mais à d'autres ministères et la Corporation des ingénieurs du temps avait elle-même émis l'opinion que ce n'était pas rendre service à un jeune ingénieur que de l'engager au ministère lorsqu'il s'agissait, dans 90% des cas, d'administration et de surveillance technique plutôt que de l'application du cours qu'il avait suivi. C'était donc la raison pour laquelle il existait, à ce temps-là, au ministère, une politique qui voulait qu'un jeune ingénieur ne puisse pas devenir fonctionnaire dans l'administration à moins d'avoir un minimum de cinq ans d'expérience dans la pratique. C'était une recommandation qui avait été faite par la Corporation des ingénieurs du temps.

Tout en écoutant les remarques du ministre tout à l'heure, je me demandais si l'énoncé qu'il a fait veut dire, si je comprends bien, qu'il est à réviser totalement le tarif professionnel appliqué actuellement dans la province et qui est établi par un ordre en conseil, par le gouvernement.

M. Lessard: Ce que j'ai dit, c'est qu'il y a un comité adjoint au Conseil du trésor qui étudie — et je suis membre du Conseil du trésor — actuellement cette question d'engagement des firmes. Suite au premier rapport que nous avons reçu des fonctionnaires du Conseil du trésor, et, en vue d'appliquer des modalités en relation avec les principes généraux élaborés, nous avons constitué un comité interministériel, à savoir des ministères qui utilisent le plus les firmes d'ingénieurs, en vue non seulement de négocier concernant les tarifs et les mesures qui pourraient permettre de compenser des augmentations de contrats ou autres et qui pourraient permettre un certain contrôle, mais aussi de voir avec l'Ordre des ingénieurs, quels seraient les critères à considérer pour engager des firmes d'ingénieurs de la façon la plus équitable.

Ce que je peux vous dire actuellement, c'est que le rapport final devrait, comme on a dit, être déposé au cours du mois de juillet et je pense bien qu'on devrait attendre ce moment-là, pour que la politique soit très bien connue. Je ne peux pas vous en dire plus, je peux vous dire que c'est en préparation.

M. Russell: Si je comprends bien, ce sont les normes qui s'appliqueront pour les tarifs de la corporation des ingénieurs et ces mêmes normes s'appliqueront pour l'entreprise privée. En somme, c'est le changement du tarif de la corporation des ingénieurs qui est en révision.

M. Lessard: C'est qu'en fait la négociation se fait sur ça et sur autre chose. Peut-être que nous ne réussissons pas à obtenir l'accord des ingénieurs, dans nos négociations. Une négociation, c'est une négociation. Je ne peux pas vous dire le résultat des négociations.

On peut envisager différentes modalités de paiement. Par exemple, est-ce qu'on le fait par frais horaires, honoraires, si vous voulez, ou est-ce

qu'on le fait par pourcentage du contrat? Est-ce qu'on ne devrait pas avoir des bonis si, par exemple, il y a un meilleur contrôle sur le contrat et des pénalités si on dépasse les coûts? Moi, je me dis une chose: ça peut avoir des conséquences sur le budget, étant donné les sommes considérables qui sont placées là-dedans, des conséquences assez importantes.

Ce que je vous dis, c'est que nous sommes actuellement en négociation au sujet du paiement, sur la façon dont les honoraires pourraient être fixés, et aussi sur autre chose.

M. Russell: Ma question est très simple. Est-ce que cela s'appliquera simplement au gouvernement ou est-ce le tarif global de la corporation des ingénieurs, qui est en révision?

M. Lessard: Non, en tout cas, en ce qui nous concerne, ça s'applique, la négociation se fait concernant les contrats gouvernementaux.

M. Russell: Gouvernementaux.

M. Lessard: Oui, oui.

M. Mailloux: M. le Président, je voudrais faire une suggestion positive au ministre, sur les possibilités d'améliorer le paiement des honoraires aux professionnels, pour limiter l'augmentation des coûts. Si le ministre des Transports voulait, aux Travaux publics, regarder le type de contrat qui a été donné par l'Industrielle à ses professionnels avec l'invitation qui est faite à ces derniers de produire un contrat global à la baisse, il verrait que c'est à peu près le meilleur prototype de contrat qu'une compagnie ait pu donner pour limiter les honoraires professionnels et inviter les gens qui font les travaux à terminer au plus tôt. C'est un des meilleurs que j'ai vu au Conseil du trésor. Je pense que le gouvernement aurait avantage à regarder ce prototype de contrat.

M. Lessard: Je pense que c'est une des suggestions dont on tient compte actuellement. Pour bien préciser, c'est que tant et aussi longtemps que, naturellement, ces négociations ne seront pas terminées, que ces critères ne seront pas complètement élaborés, que les modalités ne seront pas complètes, eh bien les contrats qui sont déjà signés, par le gouvernement, se continuent, aux mêmes tarifs, aux mêmes taux.

M. Gratton: M. le Président, est-ce que le ministre pourrait nous dire auprès de qui le comité interministériel, qui est formé par le Conseil du trésor, fait ses contrats, avec qui chez l'Ordre des ingénieurs?

M. Lessard: Avec l'association même, le conseil d'administration.

M. Gratton: Avec l'exécutif même?

M. Lessard: Oui.

M. Gratton: M. le Président, si...

M. Lessard: Ces négociations sont terminées actuellement.

M. Gratton: Elles sont terminées?

M. Mailloux: M. le Président, avant de passer à l'article 1, j'aurais une question à poser quant au...

Le Président (M. Boucher): Est-ce que le député de Gatineau a terminé ses questions?

M. Gratton: J'aurais seulement une courte question, j'imagine qu'elle va être courte...

M. Lessard: C'est M. Perron de l'Ordre des ingénieurs.

M. Gratton: M. Perron, d'accord.

Enseignement de la conduite automobile

M. Gratton: Dans le domaine de la sécurité routière, le ministre a fait allusion hier, dans ses remarques, à un programme de formation et à une réforme importante de l'enseignement de la conduite automobile. Il ne l'a pas dit et je ne lui fais pas dire, je lui demande simplement: Est-ce que les écoles de conduite privées seront appelées à participer d'une façon particulière à cette réforme ou si le ministère a l'intention, possiblement, d'abolir les écoles de conduite privées? Dans quelle direction va-t-on?

M. Lessard: Jusqu'à maintenant, j'ai tenté le plus possible, avant d'entreprendre une réforme majeure, en tenant compte du temps disponible, de consulter; par exemple, concernant le camionnage en vrac; il y a même certains députés de l'Opposition qui pourront être consultés...

M. Gratton: Vous ne nous consultez pas bien souvent.

M. Lessard: Je consulte les gens qui sont compétents dans le secteur.

M. Gratton: Compétents; cela veut dire quoi? Péquistes?

M. Lessard: Pas nécessairement. Mais en ce qui concerne les bureaux privés de conduite automobile, nous élaborons actuellement de nouveaux critères pour reconnaître le permis tout d'abord. Ces négociations et ces rencontres ont lieu et auront lieu pour voir de quelle façon on pourra améliorer le système. Ce qui m'apparaît fondamental dans tout cela, en sécurité routière, je pense, c'est que ce n'est peut-être pas à 25 ou 30 ans qu'on doit commencer à donner des cours et qu'il faut associer les commissions scolaires à la formation des conducteurs et associer les commissions scolaires au respect, il faut intégrer une sorte de cours qui demanderait aux jeunes de respecter les lois, parce que nous, les Québécois, ne sommes pas encore habitués à respecter les lois.

Il y a actuellement un certain nombre d'écoles de conduite au niveau des écoles publiques. Je pense qu'il faudrait accélérer ce processus, augmenter les cours qui seraient donnés au niveau des polyvalentes et des CEGEP.

M. Mailloux: Le ministre des Transports a mentionné ce qui apparaît dans le dépôt du document du ministre des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières sur la sécurité routière. J'ai lu son intention de tâcher de convaincre le ministère de l'Éducation de donner les cours dans les écoles. Je dois lui dire que, depuis deux ans, j'ai eu la même intention et je n'ai jamais pu convaincre mes collègues et les commissions scolaires de donner ces cours. J'avais même indiqué que ces cours devaient être facultatifs et des crédits accordés comme pour toute autre matière enseignée. Je pense qu'il est extrêmement important que le ministre des Transports convainque son collègue du bien-fondé de la demande qui apparaît dans le mémoire d'intention quant à la sécurité routière.

M. Gratton: M. le Président, est-ce que je dois comprendre qu'il n'est pas question, dans l'esprit du ministre, d'abolir les écoles privées de conduite?

M. Lessard: Pas nécessairement; oui, si nécessaire.

M. Gratton: Ah bon!

M. Lessard: Pas nécessairement. Comme l'a dit le député de Charlevoix, je pense bien que l'on devrait intégrer complètement ces cours aux commissions scolaires, mais, pour le moment, ce serait illogique, je pense, et irréaliste. Ce qui est important actuellement, c'est que les écoles de conduite automobile actuelles soient compétentes et que, pour les permis qu'on émet à ces écoles, on soit très sévère.

M. Mailloux: Pour autant que...

M. Lessard: Je pense bien que le député de Charlevoix est au courant de certaines choses qui se sont passées dans ces écoles de conduite et qui sont déplorables. Il va donc falloir être sévère. Il y a des aventuriers qui sont entrés là-dedans, quand ils ont vu que c'était un début. Chaque fois qu'il y a un début de quelque chose, dans un domaine ou l'autre, les conséquences en sont quelquefois néfastes. Or, il est arrivé que des aventuriers sont entrés là-dedans et que les cours ont été plus ou moins efficaces.

Je pense bien que le député de Charlevoix en est très conscient.

M. Mailloux: Il y a des écoles de conduite qui n'ont de valeur que le nom qu'elles portent. Je me rappelle que certaines écoles de conduite ont donné des certificats à des conducteurs qui n'ont même jamais suivi les cours.

M. Gratton: M. le Président, une dernière remarque très brève. Je concours aux propos du ministre qui dit que, lorsque quelque chose est nouveau, souvent, il y a des abus, des exagérations. On peut même dire cela de certains nouveaux gouvernements, à l'occasion.

Je voudrais revenir très brièvement à l'embauche des occasionnels.

Ce n'est pas une critique que je fais à l'endroit du ministre. Je suis convaincu qu'il n'est pas au courant de tout ce qui se passe dans chacune des divisions de la province. Je voudrais souligner à son attention une certaine anomalie qui est apparue au niveau de la publicité qui a entouré la demande des offres d'emploi. Dans la région de la Haute-Gatineau, par exemple, fort malheureusement, on avait indiqué, dans les annonces des journaux, que les offres seraient reçues jusqu'au 27 mars, alors qu'effectivement, la date était le 20 mars. Avec le résultat que tous ceux qui ont fait des demandes entre le 20 et le 27 ont été systématiquement refusés...

M. Lessard: Cela a été inscrit dans les journaux?

M. Gratton: Oui, cela a été une erreur.

M. Lessard: Le 27.

M. Gratton: On nous a dit au bureau régional du ministère qu'il s'agissait d'une erreur d'impression.

M. Lessard: Dans ces circonstances, c'est chance au coureur. Si cela a été indiqué jusqu'au 27 mars, on devrait en tenir compte. En tout cas, je prends note de votre remarque. Je vais vérifier.

M. Gratton: Il y aurait peut-être lieu de donner les avis nécessaires au bureau régional de Hull, parce que, au niveau du service du personnel du bureau régional de Hull, de la région no 7, on a refusé de considérer ces cas de façon spéciale. Il y a également eu...

M. Lessard: Non pas spéciale, mais de façon régulière, de la façon normale.

M. Gratton: Non, mais je veux dire que, dans ce cas, il aurait fallu que le service les accepte de façon spéciale, parce que ces gens étaient après la date que le ministère avait fixée, qui était du 20 mars, mais, dans les annonces, on avait parlé du 27 mars.

M. Lessard: Chance au coureur. En tout cas, je m'informe et je vérifie et on va voir s'il n'y aurait pas moyen de corriger la situation.

M. Gratton: Je remercie le ministre et je lui soulignerais également que bon nombre — encore là, on sait que le système est nouveau et c'est normal que, dans la période de rodage, il y ait des accrocs — des postulants sont allés se présenter, ont rempli des formules. Il y avait des exigences

comme, par exemple, fournir copie du permis de conduire. Au niveau des commis qui recevaient des demandes, on disait: Non, cela n'est pas nécessaire, mais, après cela, ces demandes ont été rejetées parce que le dossier n'était pas complet. Ces gens nous ont appelés. Ce n'étaient pas nécessairement seulement des libéraux. Ce n'est pas écrit sur leur front, quand ils viennent nous voir, s'ils sont libéraux ou autre chose. D'ailleurs, il y en a eu environ 7000 dans le comté de Gatineau qui ne l'étaient pas, en tout cas.

C'est simplement dans le but de pouvoir rendre justice à tous. S'il y a un nouveau système, on veut autant que vous que cela fonctionne, il faudrait faire en sorte d'éviter le plus possible ce genre d'accroc.

M. Lessard: Je prends note des remarques des députés. J'ai aussi des remarques semblables qui me viennent des députés ministériels. Je sais que c'est un nouveau système. Cela exige du rodage. Cela pose des problèmes. Soyez convaincus, en tout cas, que mon intention, comme je le disais tout à l'heure, c'est de faire un essai loyal. Soyez convaincus que je vais tenir compte de toutes les informations que vous pourrez me faire parvenir concernant certaines irrégularités afin de corriger, de la meilleure façon possible, le système.

M. Gratton: M. le Président, quant à moi, cela complète mes remarques générales. On y reviendra sûrement au niveau des éléments et des programmes.

Le Président (M. Boucher): Avant de donner la parole au député de Laprairie, je voudrais mentionner la présence de M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata) et de M. Vaillancourt (Orford) que j'ai omis de nommer au début de la séance. M. le député de Laprairie.

M. Michaud: Merci, M. le Président! J'aimerais à mon tour faire quelques remarques et poser certaines questions au ministre des Transports. Premièrement, j'aimerais l'assurer de l'appui de la population du comté de Laprairie en ce qui concerne la formule de l'engagement ou de l'embauche des occasionnels. Dans mon comté, c'est très bien vu. On trouve un peu curieux que certains députés s'offusquent de ce changement, mais, de toute façon, la population vous appuie, M. le ministre.

C'est la même chose en ce qui concerne...

M. Gratton: Avez-vous fait un sondage auprès de la population?

M. Michaud: Oui, monsieur.

M. Gratton: Ah bon! Scientifique?

M. Michaud: Aussi scientifique que vos sondages. C'est la même chose en ce qui concerne l'émission des plaques par les caisses populaires. Dans mon comté, maintenant, il y a une place où

on peut avoir les plaques et, avec les caisses populaires, on va en avoir huit. C'est donc une amélioration marquée.

Deuxièmement, j'aimerais féliciter le ministre, le ministère et le député de Charlevoix, l'ex-ministre des Transports, pour la qualité de la carte et des brochures publicitaires qu'on nous a distribuées. Qu'elles soient datées d'octobre 1976 ou d'avril 1977, franchement, c'est un beau travail.

En ce qui concerne la carte, je demanderais au ministère s'il ne serait pas possible que cette carte soit mise à la disposition du public ou que le ministère en soit le distributeur officiel et qu'elle soit vendue aux compagnies d'essence ou aux maisons qui veulent vendre ou distribuer la carte routière du Québec. Est-ce que le ministre veut me répondre au fur et à mesure? Oui?

M. Lessard: Oui. On en a distribué actuellement 900 000 au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, qui doit en faire la distribution dans ses kiosques, au niveau des garages et autres endroits. Il y a donc 900 000 cartes qui seront disponibles à la population.

M. Michaud: C'est une distribution gratuite?

M. Lessard: Gratuite.

M. Michaud: Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'être le fournisseur des compagnies d'essence, qu'elles la vendent \$0.50 ou \$1, et de leur laisser peut-être un volet spécial pour faire leur publicité?

M. Lessard: On ne peut pas, je pense, permettre à des institutions privées de faire de l'argent à même les publications du ministère. C'est un service du gouvernement. Actuellement, le ministère du Tourisme et d'autres ministères, mais particulièrement celui du Tourisme, grâce aux kiosques répartis un peu dans le Québec, me paraît être le ministère qui peut le mieux faire connaître cette carte. Par ailleurs, du côté de notre ministère aussi, au niveau de chacun des bureaux, mais qui ne sont pas visités nécessairement par le tourisme, des cartes sont disponibles. Mais pour que ce soit accessible au public, il faut que ce soit à l'intérieur de bureaux où le public se rend. Les meilleurs bureaux, je pense, sont les kiosques touristiques.

M. Michaud: D'accord.

M. Russell: M. le Président, je crois qu'il y a deux façons de procéder, avec ces cartes, simplement, si le député veut m'excuser. Les sociétés d'essence, comme dirait Jean-Noël, sont prêtes à payer l'impression, à condition de leur permettre de mettre leur étampe dessus et d'en faire la distribution gratuitement. D'un autre côté, on peut leur demander de le faire gratuitement sans faire la publicité du nom de la société. Cela permettrait un plus grand...

M. Lessard: On a des contacts actuellement avec les sociétés. Ce n'est pas définitivement ré-

glé, mais on ne laisse pas de côté complètement cette possibilité.

M. Michaud: De toute façon, je crois que ce pourrait être une bonne manière ou une solution pour couvrir les frais d'impression si on les vendait, même au prix coûtant, aux compagnies qui pourraient les distribuer; je sais que toutes les compagnies en distribuent, et ce sont souvent des cartes de mauvaise qualité. Pour toutes les autres brochures qu'on a eues ici, quelle est la formule de distribution?

M. Lessard: Concernant les brochures...

M. Michaud: Il y en a environ 15 millions à distribuer dans...

M. Lessard: On utilise particulièrement le bureau des véhicules automobiles pour cette distribution par la poste, en même temps qu'on envoie les plaques d'immatriculation, mais, comme il y a 15 millions de brochures qui proviennent du ministère, j'ai annoncé qu'on fera aussi une vaste campagne de publicité pour la sécurité routière. J'avais pris connaissance depuis quelque temps de ces brochures, et, hier matin, j'ai demandé aux fonctionnaires de préparer un certain nombre de ces brochures pour les distribuer aux membres de la commission. Il serait probablement aussi possible, si vous en faites la demande, que cette distribution soit étendue aux bureaux des députés et que vous puissiez, à un moment donné, collaborer à cette diffusion.

M. Michaud: D'accord. Dans votre...

M. Lessard: En fait, on utilise aussi les bureaux publics d'immatriculation du ministère des Transports, du bureau des véhicules automobiles; il y a 55 bureaux, les bureaux privés aussi ont ces feuillets. Alors, on tente le plus possible de les distribuer, mais la campagne de publicité qui sera entreprise fera connaître ces brochures.

M. Michaud: Oui, une autre chose, dans votre présentation, vous avez mentionné que vous allez amender le Code de la route pour réduire la limite de vitesse sur les routes du réseau rural de 55 milles à 50 milles.

Est-ce que vous avez pensé aussi de réduire la limite de vitesse sur les autoroutes, ce qui pourrait épargner de l'énergie et, comme on a l'expérience d'autres provinces ou d'autres pays, sauver plusieurs vies?

M. Lessard: Actuellement, toute cette question de vitesse sur les routes est analysée, et en relation avec la nécessité d'épargner l'énergie. Je suis en contact actuellement avec le ministre délégué à l'énergie, M. Joron. Maintenant, il faudrait aussi éviter d'aller à l'extrême, je pense. Je suis d'accord, sur les routes rurales, qui sont de petites routes, on peut encore diminuer à 50 milles à l'heure. Mais, avant d'en arriver à des critères encore plus sévères... Parce que moi, je pense que

50 et 55 milles à l'heure, sur les routes principales, ce sont là des critères qui m'apparaissent logiques et, avant d'analyser la possibilité de diminuer encore, il faudrait prendre toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que la vitesse de 55 milles à l'heure soient respectée. Je pense bien qu'à 55 milles à l'heure, en respectant la loi, on peut éviter passablement d'accidents.

En ce qui concerne les autoroutes, il faudrait, comme je le disais tout à l'heure, éviter aussi d'aller à l'extrême. Nous avons construit des autoroutes pour permettre aux gens de circuler, en fait, à une vitesse non pas excessive, mais à une vitesse normale. Je pense bien qu'il ne faudrait pas, par exemple, sur l'autoroute 20, diminuer la vitesse à 55 milles à l'heure. Je trouve que ce serait plus ou moins logique. Pensons aussi au tourisme. Je pense bien qu'une vitesse de 60, 65 milles à l'heure sur les autoroutes m'apparaît, étant donné la structure de l'autoroute, assez normale. Tout ce problème, en fait, est actuellement analysé, parce qu'il faut transformer tout ça en kilomètres maintenant.

M. Russell: M. le Président...

M. Michaud: Excusez-moi.

M. Russell: ... une question simplement sur la vitesse. Est-ce que vous n'êtes pas d'avis que, sur les autoroutes, même la vitesse actuelle à 70, si elle était respectée...

M. Lessard: D'accord...

M. Russell: ... ce n'est pas excessif.

M. Lessard: ... et je dois dire aussi qu'il y a un danger, sur les autoroutes, à diminuer la vitesse de façon excessive. Si vous allez sur une autoroute, qui est très droite, à 55 milles à l'heure, vous pouvez avoir des tendances à vous endormir.

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

M. Michaud: Je ne voudrais pas, M. le Président...

M. Mailloux: M. le Président, si le député de Napierville le permet...

M. Michaud: ... faire un débat à ce sujet-là... C'est simplement Laprairie maintenant, depuis trois ans.

M. Mailloux: Je m'excuse. Si le député de Laprairie le permet, quand la décision fut prise de réduire la vitesse à 55 milles à l'heure et qu'on a exclu les autoroutes de la province de Québec, si l'on constate... Dans les années qui ont précédé, dans tous les rapports statistiques d'accidents dans le Québec, on retrouvera une constante sur les autoroutes, où la construction a des critères beaucoup plus stricts, malgré que, possiblement, les autoroutes doivent recevoir près de 75% du vo-

lume de toute la circulation québécoise. Cela n'a jamais dépassé 3 1/2% du total des accidents au Québec. S'il fallait, comme le dit le ministre, réduire à 55 milles à l'heure et que ce ne soit pas respecté... Les autoroutes sont très peu surveillées par la police, sauf des autoroutes comme celle des Laurentides entre autres. Je pense qu'il y a quand même un record assez extraordinaire sur les autoroutes et ce que vient de dire mon collègue de l'Opposition est un peu vrai. Les dangers des autoroutes, ce n'est pas à 60 ou 70 milles à l'heure, c'est ceux qui faisaient des excès à 90, 100 et 120 milles à l'heure. Ceux-là, il faut absolument qu'ils soient arrêtés. Mais, quand on tient compte de la constante — cela n'a jamais dépassé 3 1/2% d'accidents—en sécurité routière, le ministre a raison de dire qu'il faudra y aller par étapes, parce qu'à tout faire avaler du même coup à tout le monde, on risquerait peut-être de manquer le bateau catégoriquement.

M. Michaud: Je suis d'accord avec le...

M. Mailloux: Pour l'économie de carburant, vous avez raison; on économiserait.

M. Michaud: D'accord. C'est quelque chose à deux volets. On pourrait en faire un grand débat, mais, de toute façon, il y a la sécurité et l'économie d'énergie. J'ai été membre de la commission sur l'énergie et je crois que c'est très important qu'on y pense sérieusement.

M. Mailloux: Il y a 20%.

M. Michaud: En parlant de sécurité sur les autoroutes, M. le ministre, j'aimerais vous mettre au courant, si vous ne l'êtes pas, que sur l'autoroute des Cantons de l'Est on est à installer des luminaires. J'aimerais dénoncer la décision des autorités et l'Office des autoroutes d'installer sur le terre-plein de l'autoroute des pylônes de ciment pour ces fameux luminaires. Ces pylônes de ciment sont distancés d'environ 150 pieds. Ces pylônes de ciment ont entre trois et quatre pieds de diamètre. Ils dépassent le sol de quatre à cinq pieds. Je crois que c'est quasiment criminel de le faire, connaissant l'autoroute des Cantons de l'Est, qui part de ma ville, à Brossard durant l'hiver, durant les tempêtes et même au cours des orages en été, cette chaussée est très glissante, et il y a des centaines et des milliers de voitures qui vont sur le terre-plein. Là, à tous les 150 pieds, il va y avoir un mur de ciment pour les attendre. Je crois que c'est criminel. On devrait essayer de faire quelque chose pour remédier à cela et sinon, au moins être sûrs qu'au ministère on ne commettra plus la même erreur.

M. Lessard: Actuellement, nous avons fait des représentations à ce sujet à l'Office des autoroutes. Tout est fonction de la largeur de la bande centrale. Si c'est une bande centrale de 100 pieds, c'est différent. Si c'est une bande centrale dont la largeur n'est pas très forte... On va tenir compte de vos remarques.

M. Michaud: La bande centrale est très étroite. J'aimerais...

M. Lessard: On m'informe qu'on a transmis des représentations à l'Office des autoroutes à ce sujet pour corriger la situation. En tout cas, je prends note de vos remarques.

M. Michaud: Pourriez-vous demander à votre chef de cabinet de me donner des renseignements sur ce dossier, s'il vous plaît?

M. Lessard: D'accord.

Chauffeurs de taxi

M. Michaud: Je vous remercie beaucoup. La dernière chose. Dans les brochures que nous avons eues, il y a le Guide du taxi. Je vois dans ce guide les conditions d'obtention de permis de chauffeur de taxi. Je voudrais savoir si vous avez à votre ministère un groupe de personnes qui vérifient l'exactitude des conditions. Souvent, dans la région de Montréal, je prends des taxis et non seulement certains chauffeurs ne comprennent pas la langue française, mais il y a des taxis dans un état incroyable, qui sont sales. Ils n'ont aucune courtoisie. Je ne sais pas si vous avez à votre ministère une commission ou un groupe de personnes qui peuvent voir à faire respecter au moins les conditions minimales d'obtention du permis.

M. Lessard: Nous avons un service de taxi à Montréal qui tente de faire ces vérifications et M. Milot en est responsable. Il est certain qu'en ce qui concerne le taxi, nous allons devoir nous pencher sérieusement sur le problème. Particulièrement à Montréal, certaines revendications nous sont faites. Nous ne pouvons pas dire que le règlement no 6 a tout réglé. C'est peut-être un secteur extrêmement difficile. Nous sommes en négociation concernant certaines ligues. Nous avons même tenté dernièrement de nommer un tuteur. Le problème n'est pas réglé. Il faut dire qu'il y a actuellement 13 154 taxis qui sont contrôlés. En ce qui concerne les permis de chauffeur, j'ai reçu des doléances de la part des ligues de taxis, de la part des associations me disant que beaucoup de personnes faisaient du taxi au cours des fins de semaine sans que ce permis existe. Nous allons essayer, nous ne pouvons pas tout contrôler, tout faire en même temps. C'est un dossier que j'ai commencé à étudier depuis à peine quelques semaines. Nous avons un service au sein du ministère et encore là, un peu comme le vrac, nous n'avons pas le choix. C'est un dossier très chaud. Il faut donc essayer de prendre les mesures nécessaires pour le régler. Nous avons jusqu'ici tenté de prendre des mesures ponctuelles, mais je pense que sur cela — le député de Charlevoix peut peut-être préciser — quand on a constitué les ligues de taxis, c'est qu'on a voulu, j'ai senti que ça pouvait être la préoccupation du ministre du temps, leur donner des responsabilités, et faire en sorte que les taxis règlent leurs problèmes. Il n'appartient quand même pas au

ministère et au gouvernement de régler les problèmes de tout le monde et d'aller les administrer à leur place. Il va falloir que les conducteurs de taxi prennent leurs responsabilités, qu'ils assistent aux réunions de leurs ligues, qu'ils se décident.

Quant à moi, je pense que c'est bien plus un problème interne, la question des taxis. C'est bien plus un problème d'administration, qu'un véritable problème qui relève du gouvernement. Nous sommes prêts à élaborer, c'est un peu comme le vrac, un certain nombre de principes, mais il faut qu'ils acceptent de les appliquer et qu'ils arrêtent de se battre constamment entre deux groupes. La démocratie ne fonctionne pas quand un groupe est pénalisé en vertu de cette même démocratie, et il nous dit: On ne peut pas marcher avec le groupe qui a été élu démocratiquement, en majorité. Il y a là un problème considérable. Il y a là un problème que le ministère pourra difficilement régler, si les gens qui sont à l'intérieur même des ligues ne prennent pas leurs responsabilités. Le gouvernement ne peut quand même pas tout faire, il ne peut quand même pas régler les problèmes de chacun. Je pense qu'en ce qui concerne tant le vrac que comporte le taxi, il y a un problème interne qui est sérieux.

M. Michaud: Si M. le Président me le permet, j'aimerais poser une toute dernière question à M. le ministre. La semaine dernière, un de mes contribuables a reçu une contravention du ministère des Transports pour avoir transporté du bois, soi-disant illégalement. Cette contravention a pris un retard de quatorze mois. Je voudrais demander à M. le ministre s'il n'a pas découvert au ministère un tiroir où il y aurait certaines contraventions ou si c'est tout simplement un retard administratif qui est à peu près incroyable.

M. Lessard: Il y a un retard considérable actuellement. Cela relève du ministère de la Justice. Nous faisons des représentations. Ce retard est considérable et il a des conséquences précises concernant l'application de la loi sur la pesanteur. Quand on n'envoie pas immédiatement, après un délai normal, les contraventions aux individus, elles leur parviennent bien souvent en bloc, et cela fait des montants assez élevés pour des camionneurs. D'autre part, le camionneur se dit bien souvent: J'ai eu une contravention, cela fait quand même six mois et je ne l'ai pas reçue, peut-être que je ne la recevrai pas et il n'est pas, à ce moment-là, intéressé ou il n'est pas forcé... Il court un deuxième risque. Il est certain que c'est une chose qui m'apparaît absolument anormale. Je vais encore faire les représentations auprès du ministère de la Justice pour que ces contraventions leur parviennent dans les plus brefs délais.

Cependant, toujours en relation avec l'étude qu'on fait sur le vrac, j'ai eu l'occasion de regarder toute cette loi sur la pesanteur et je n'ai pas pris de décision actuellement, mais elle est assez difficile d'application.

M. Michaud: Merci, M. le ministre.

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

M. Ouellet: M. le ministre, c'est une question qui nous fait revenir un peu en arrière. Tout à l'heure, en réponse à une question du député de Gatineau, vous nous parliez des professionnels de même que de la location de machinerie, etc. J'aimerais savoir si vous avez l'intention d'établir des fichiers centraux en ce qui regarde l'utilisation des bancs de gravier dans nos comtés ruraux.

M. Lessard: Non, on tente de négocier avec les propriétaires en tenant compte de la distance du banc de gravier par rapport à l'endroit des travaux.

M. Ouellet: Est-ce que tous ceux qui sont propriétaires de ces bancs de gravier sont classés, sont certains d'obtenir une certaine équité de la part des bureaux de district de la voirie?

M. Lessard: Nous avons demandé la même chose aux représentants de la région autant pour les bancs de gravier que pour la machinerie: qu'ils essaient de faire un fichier, et à partir de là, les négociations devraient se faire normalement avec les propriétaires; et tous les propriétaires, sans exception, ont le droit, je pense, d'avoir accessibilité aux contrats gouvernementaux.

M. Mailloux: D'ailleurs, M. le Président, ce sera assez facile de faire un tel fichier puisque dans la plupart des comtés de la province de Québec, les sources d'agrégats commencent à être très rares et de bonne qualité.

M. Lessard: Parce que cela s'applique au ministère des Transports seulement, peut-être les Richesses naturelles, les Terres et Forêts, mais cela ne s'applique pas globalement à l'ensemble du ministère.

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

M. Vaillancourt (Orford): M. le Président, je voudrais poser une question au ministre. Il a déclaré à quelques reprises qu'il songeait à former une brigade scolaire. Est-ce qu'il pourrait nous dire où en est rendu ce dossier?

M. Lessard: J'ai eu l'occasion d'avoir certaines communications avec des commissions scolaires. Je constate que ça ne sera pas facile de constituer ces brigades scolaires, mais je suis encore convaincu de leur nécessité. Je m'explique. Ces brigades ont déjà existé et...

M. Mailloux: M. le Président, pourrais-je suggérer à mon collègue de l'Opposition comme au ministre de peut-être attendre au programme...

M. Lessard: D'accord!

M. Mailloux: ... parce qu'il y a d'autres ques-

tions à poser à ce sujet et il faudrait y revenir. Si mes collègues de l'Opposition ont terminé leurs remarques générales, j'aurais une seule remarque avant de poser quelques questions au programme 1, qui sera d'ailleurs assez court, quant à moi. Le rapport du Vérificateur général est normalement assez bien suivi par le ministre et ses officiers, parce qu'il est rare que ces remarques ne soient pas pertinentes. Plusieurs sont encore pertinentes cette année comme dans les années qui viennent de s'écouler. Il y en a une, par contre, sur laquelle je voudrais insister et ça fait suite à de nombreuses enquêtes que fait continuellement le ministère des Transports sur la pesée des matériaux dont se sert le ministère.

M. Lessard: J'ai transmis...

M. Mailloux: Est-ce que le ministre des Transports voudrait me dire si ce ne serait pas son intention de faire que, dans un avenir prochain, soit dans les cours de l'année financière actuelle ou des deux années financières qui suivent, tous ceux qui seraient affectés à des travaux importants de pesée d'agrégats soient des fonctionnaires permanents? Faisant référence à une certaine enquête qui n'est pas encore complétée au ministère, il est possible que des centaines de mille tonnes de matériaux aient pu passer sur la balance et être distribués à d'autres endroits. Je pense qu'il y aurait une économie formidable à faire en sorte que ce ne soient pas d'éternels occasionnels qui soient à ces pesées. On sait la vulnérabilité qu'on peut retrouver chez certains fonctionnaires occasionnels, que peuvent tenter certaines faveurs qui leur sont faites, et ce serait extrêmement important que, pour l'ensemble des divisions, on ait des peseurs officiels, des fonctionnaires permanents.

Le ministre sait de quoi je veux parler. On a dû intervenir à de nombreuses occasions. Chez nous, dans le comté de Charlevoix, j'ai dû faire emprisonner quelqu'un. L'an passé, dans la région de Québec, mes fonctionnaires ont dû faire disqualifier quelques fonctionnaires. C'est un sujet extrêmement délicat, mais il mérite une attention de tous les instants de la part du ministère.

M. Lessard: Je reconnais d'autant plus le problème que j'ai eu l'occasion, lorsque j'étais étudiant, de pratiquer ce métier sur les balances, et j'ai eu l'occasion aussi de constater les pressions que pouvaient faire certains individus pour augmenter le nombre de verges. Je ne me suis jamais soumis à ces pressions...

M. Gratton: Vous n'avez jamais cédé, j'espère.

M. Lessard: ... mais il y a quand même des pressions très fortes, que le député de Charlevoix connaît très bien, et quelqu'un peut se faire un salaire très élevé en faisant ce travail, s'il se soumet à ces pressions.

Concernant, globalement, le rapport du Vérificateur général, ses recommandations, j'en ai pris connaissance à la fois pour le ministère des

Transports et pour le ministère des Travaux publics. J'ai transmis aux chefs des directions, au sous-ministre et aux sous-ministres adjoints ces recommandations en leur demandant de me faire un rapport pour corriger les anomalies dont fait mention le rapport du vérificateur.

Je pense que la recommandation, la suggestion du député de Charlevoix et la recommandation du Vérificateur général sont valables, et nous allons voir, en tout cas d'ici quelques mois, les conséquences ou les résultats de l'enquête; je pense que l'augmentation, une partie en tout cas de l'augmentation, est due à ce problème.

Nous allons envisager la possibilité d'avoir des spécialistes, des fonctionnaires permanents sur ces pesées.

M. Mailloux: M. le Président, si mes collègues de l'Opposition n'ont pas d'autres observations à faire sur les remarques générales, quant à moi, cela serait complet. Je serais prêt à passer à l'élément 1.

Le Président (M. Boucher): J'appelle donc...

M. Samson: M. le Président, un instant, s'il vous plaît.

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

M. Samson: Avant d'appeler l'élément 1, j'avais demandé au ministre hier la possibilité que soit déposée la correspondance...

M. Lessard: Oui.

M. Samson: ...entre Québec et Ottawa concernant les permis spéciaux. Est-ce qu'il y a du nouveau là-dessus?

M. Lessard: Oui, ce sera déposé avant la fin des auditions de la commission parlementaire, parce qu'il faut quand même faire la recherche nécessaire.

M. Samson: C'est justement pourquoi je le demande tout de suite.

M. Lessard: D'accord.

M. Samson: C'est parce qu'on a encore un peu de temps. L'autre chose que j'avais demandée, c'est la possibilité de déposer la liste des demandes d'emploi occasionnel...

M. Lessard: D'accord.

M. Samson: ...ainsi que ceux qui sont retenus. Vous êtes d'accord aussi?

M. Lessard: Vous voyez, cela va bien.

M. Samson: Il n'y a pas de problème. Si vous continuez comme cela, je vais traverser de l'autre côté pour vous féliciter.

Il y a peut-être une autre chose. Dans les remarques préliminaires d'hier, le ministre, par oubli peut-être — il avait tellement de choses à voir — ne nous a pas tellement parlé de la question des chemins de colonisation. J'en ai parlé dans mes remarques préliminaires. Est-ce qu'il y aura des développements là-dessus? Est-ce que le ministre pourrait nous dire, en même temps, si cela va fonctionner de la même façon que par les années passées? Est-ce que ce sont des crédits du ministère de l'Agriculture qui seront transférés au ministère des Transports pour ce genre de chemin? De quelle façon cela va-t-il fonctionner?

M. Lessard: On pourra en parler au programme 3, si vous voulez.

M. Samson: D'accord.

M. Lessard: Je suis en communication avec le ministre de l'Agriculture. Il faut quand même souligner qu'en ce qui concerne le dépôt de la liste des occasionnels qui ont été engagés, je ne pourrai pas le faire à l'intérieur de cette commission parlementaire.

M. Samson: Non, mais si le ministre s'engage à le faire, c'est vers quelle date à peu près?

M. Lessard: Vous allez la recevoir plus tard.

M. Vaillancourt (Orford): Aux membres de la commission?

M. Lessard: Dans un mois, un mois et demi, à peu près. Une fois que tout le processus...

M. Samson: Aux membres de la commission?

M. Lessard: A tous les députés.

M. Samson: Ce que j'ai demandé, c'est à tous les députés, pour chacun dans son comté.

M. Mailloux: Quand ils seront engagés.

M. Lessard: Quand ils seront engagés, à tous les députés.

M. Samson: Le principe, c'est que cela nous permettrait, à tous les députés, d'exercer peut-être certaines vérifications pour voir comment cela a fonctionné et de faire nos recommandations au ministre par la suite.

M. Lessard: D'accord, j'espère les recevoir.

M. Samson: Oui. Vous allez les avoir, s'il y en a à faire. Si cela va bien, on ne vous en fera pas.

M. Lessard: Dites-le-moi toujours.

M. Samson: Oui.

M. Gratton: Si cela va bien, on vous enverra une lettre de félicitations.

M. Mailloux: Appelez l'élément 1.

Le Président (M. Boucher): Il n'y a pas d'autres interventions? J'appelle l'élément 1 du programme 1.

M. Mailloux: M. le Président...

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

M. Mailloux: A moins que le ministre des Transports ait une déclaration préliminaire à faire...

Système de transports terrestres

M. Lessard: Je voudrais simplement préciser que, dans le livre des crédits, on détermine, en fait, l'objectif du programme global, le programme 1. Ce programme vise à connaître, améliorer et coordonner les systèmes de transport et à apporter une aide financière aux services de transport en commun. C'est la définition du programme.

Je voudrais aussi, puisqu'on est à l'élément 1, donner la définition de l'élément 1, inventaires et recherches. Cet élément de programme — et je le donne très brièvement — vise à une connaissance approfondie de l'état actuel des systèmes de transports en vue de l'établissement de la politique québécoise de transport.

C'est donc un programme de recherches, d'inventaires.

M. Russell: Une augmentation de dépenses au niveau des fonctionnaires, des traitements. Est-ce qu'il s'agit là de nouveaux fonctionnaires, à l'élément 1?

M. Mailloux: M. le Président, si on me le permet, je voudrais quand même faire aussi quelques remarques préliminaires.

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

M. Mailloux: M. le Président, je ne pense pas retenir longtemps la commission sur cet élément de programme qui est un des plus importants du ministère. Je voudrais d'ailleurs dire au ministre des Transports que c'est probablement un des secteurs où il manque le plus de personnel. Dans les années qui viennent de se terminer, malgré l'importance des budgets accordés à des postes comme la construction des réseaux routiers et ces choses-là, le ministre des Transports, depuis quelques mois, a dû s'apercevoir qu'il est plus souvent en contact avec son sous-ministre, M. Charland, qu'avec son sous-ministre principal et les autres, parce que le secteur du transport des personnes et des marchandises est le secteur le plus mouvant d'activités du ministère des Transports.

C'est réellement une des vocations du ministère des Transports où il manque réellement d'aide en personnel attaché auprès du sous-ministre responsable de ce secteur d'activités.

Je dis qu'on n'aura pas beaucoup de ques-

tions pour une raison bien définie, c'est que, si cela a été la préoccupation majeure du Parti québécois depuis quelques années, le secteur des transports en commun, je conviens, d'un autre côté, que l'ensemble des études que j'ai commandées ou qu'a pu commander le ministre des Transports depuis sa venue au ministère, études qui actuellement ne sont pas complétées et devront se parfaire en cours d'année, que ce soit dans un type d'activité ou dans un autre, le transport intermodal pour la meilleure intégration possible du transport des personnes, il y aura, en cours d'année, j'imagine, une loi sur l'intermunicipalisation des services de transport en commun dans des agglomérations de moindre importance; il y a quand même, en cours d'année, une préoccupation que j'ai à l'esprit qui ne peut attendre tellement longtemps.

Je sais qu'à Montréal, avant de permettre la poursuite des travaux du métro, sauf certains contrats qui étaient déjà accordés et pour lesquels nous étions d'accord, le ministre devra attendre au moins la fin des études qui sont en cours actuellement. Que ce soit pour le secteur de Repentigny comme d'autres secteurs, vers la rive sud pour le prolongement du métro ou ailleurs, je pense que le député de Laprairie doit être conscient du problème. Quand je dis qu'il y a un transport en commun qui ne pourra attendre la fin de ces études, c'est celui qui concerne la rive sud de Montréal, pour la région de Brassard-Châteauguay et Cie. L'on connaît les problèmes particuliers des voyageurs aux heures de pointe, c'est devenu complètement inacceptable. Les questions que j'aurais à poser au ministre sont donc les suivantes:

On avait, préalablement, dans les années qui viennent de s'écouler, tenté de mettre en place un pont vers la réserve de Caughnawaga. Cela a été refusé, parce qu'il n'y a pas eu possibilité d'entente avec le gouvernement fédéral, étant donné les problèmes que l'on connaît avec ces réserves. Quelle est l'attitude du ministère des Transports sur ce problème, pour la circulation dans cette région métropolitaine au sud de Montréal, pour les communications entre Montréal et la rive sud aux heures de pointe? Est-ce qu'il y a un échéancier de travaux qui, dans le cours de l'année, pourrait permettre une amélioration de la circulation? Le ministre me dirait-il s'il a communiqué avec Ottawa au sujet de la question des voies réservées sur le pont Champlain, au sujet des voies ferrées pour trains de banlieue? Est-ce que le ministre voudrait me répondre?

M. Lessard: Oui. En ce qui concerne le pont Champlain, qui appartient actuellement au gouvernement fédéral, des négociations ont été entreprises. Il y a un comité qui existe déjà; malheureusement, on retarde constamment les rencontres. On nous a encore demandé de rencontrer un nouvel individu pour discuter de ce problème, et les négociations avec le gouvernement fédéral retardent la possibilité pour le ministère de prendre les moyens nécessaires pour accélérer la circulation.

Quant au pont Mercier, on voudrait reconnaître une voie qui serait exclusive au transport en commun. C'est un problème très sérieux. On espère, en tout cas, concernant le pont Champlain, avoir dans le plus bref délai des rencontres avec le gouvernement fédéral pour prendre des décisions.

M. Mailloux: Est-ce que le ministre veut me dire par là que, quant aux négociations qu'il poursuit avec le gouvernement fédéral, qui ne vont pas tellement vite, à ce qu'il vient d'affirmer, il s'agirait de couloirs pour des voies ferrées pour trains de banlieue?

M. Lessard: Des voies d'autobus.

M. Mailloux: D'autobus. Les couloirs de voies ferrées, il s'agirait d'en discuter sur le pont Mercier.

M. Lessard: D'accord. En ce qui concerne les voies d'autobus, nous sommes prêts à payer les améliorations qui seraient nécessaires pour permettre une meilleure circulation. Quant aux voies ferrées, tout dépendra du rapport qui nous sera présenté, le rapport du Comité de transport de la région métropolitaine, du CTRM, au mois d'août.

M. Mailloux: M. le Président, j'avais, dans le passé, beaucoup entendu parler mon collègue de Saguenay de l'éventuelle construction d'un pont sur le Saguenay. Je pense qu'on a souvent entendu également les gens de la région de Québec insister pour un pont servant de lien direct entre Québec et la rive sud. Dans plusieurs endroits du Québec, on mentionne des besoins semblables. Il ressort que, quel que soit l'endroit de la province d'où vient un ministre des Transports, quand il est assis à la chaise du ministre des Transports, il s'aperçoit que la priorité, quand il s'agira de construire quelque chose d'une rive à l'autre, c'est dans la région de Montréal qu'on la retrouve, c'est la priorité de première importance. Quand on regarde, pour les transports en commun, ce qui se produit dans la région de Montréal, que ce soit le tunnel Hippolyte-Lafontaine, que ce soit sur le pont Champlain, sur le pont Victoria ou ailleurs, c'est la saturation complète à toutes les heures de pointe, partout. Je ne sais pas que cela puisse absorber plus que l'augmentation qu'on a connue jusqu'à maintenant. Je pense que les députés de la rive sud en sont bien conscients, eux, qui ont à utiliser ces couloirs plus souvent que les gens qui viennent de l'Est du Québec.

De toute façon, je voulais simplement dire que, selon la perception que j'en ai, quand le ministre des Finances accordera des disponibilités financières importantes au ministre des Transports, avant d'investir des sommes importantes dans des endroits qui seraient en mesure également d'en demander, je pense qu'il faudra porter une attention très particulière à ce phénomène qu'on retrouve sur la rive sud de Montréal, plus particulièrement.

M. Lessard: En ce qui concerne le pont sur le

Saguenay, je pense que c'était tout à fait normal que je prenne conscience des études qui existaient au sein du ministère, ce que j'ai fait. J'ai demandé tout simplement aux fonctionnaires de réactiver l'étude, parce que, là, c'est une coupure complète de la route 138. On paie actuellement \$2 millions par année pour ce service. Il faudra, comme vous le savez, probablement construire d'autres débarcadères, ajouter d'autres bateaux. Sur une période d'un certain nombre d'années, cela veut dire que c'est très considérable.

M. Mailloux: Quant à ce pont, on pourra en reparler lors de la construction.

M. Lessard: Oui, cela peut comporter des coûts assez considérables. En ce qui concerne les ponts dans la région de Montréal, c'est là qu'il faut faire des évaluations et établir un certain nombre de priorités. Plus vous allez construire de ponts, plus vous allez favoriser l'automobiliste, plus vous allez, en fait, intéresser l'automobiliste à utiliser l'automobile pour se rendre au centre-ville. Je pense que la solution n'est pas dans cette direction. On peut aussi décentraliser, comme on va le faire suite à la construction de l'autoroute 40 sur la rive nord, ou encore déconcentrer, si vous voulez, l'autoroute 20, de telle façon que les gens qui veulent se rendre à Montréal même puissent utiliser l'autoroute 40. Je pense que, prochainement, en relation avec cette politique, qui a été instaurée quand même au ministère des Transports depuis quelques années, à savoir les transports en commun et les études qui nous seront présentées d'ici quelques mois, nous devons prendre une décision concernant la priorité à donner aux transports en commun.

Je pense que si on pouvait utiliser au maximum nos transports en commun, on pourrait déconcentrer la circulation sur les ponts. Or, je ne pense pas actuellement, je ne suis pas convaincu que la solution de la circulation dans la région de Montréal soit dans la construction de nouveaux ponts. C'est beaucoup plus dans des décisions qu'il faudra prendre concernant le centre-ville de Montréal, concernant la déconcentration de la circulation des automobiles, que nous pourrions avoir des solutions. À ce sujet, je pense bien que le rapport que nous présentera le CTRM nous permettra d'élaborer un échéancier, nous permettra de voir aussi quels budgets nous pouvons engager dans ces transports en commun. Quant à moi, je n'ai pas la conviction que la construction d'un autre pont ou d'un deuxième pont entre les deux, entre la rive sud et la rive nord, soit la solution aux problèmes actuels de la circulation.

M. Mailloux: M. le Président, est-ce que, dans les études qui se poursuivent dans la région métropolitaine de Montréal pour les transports en commun, le ministre fait porter une attention très particulière au prolongement du métro dans la région de Longueuil, prolongement j'imagine, en surface?

Est-ce que les études sont assez avancées? Étant donné que ce métro n'est quand même pas

très surchargé, il pourrait recueillir la plupart des gens qui ont à traverser et éviter ainsi qu'ils n'empruntent les ponts. Est-ce que cette étude concernant Longueuil est avancée? Est-ce que, dans le cours de l'année, on peut s'attendre à la fin de l'étude complète de tous les transports intermodaux étude qui se poursuit, ou si, dans l'optique du ministre, une des solutions envisagées est que le métro circule en surface dans Longueuil et vienne prendre la bouche actuelle?

M. Lessard: Bon! Actuellement...

M. Mailloux: Malgré le refus qu'a toujours manifesté la ville de Montréal, refus assez compréhensif.

M. Lessard:... nous avons déposé un rapport, le rapport Ménard, concernant tout le transport en commun sur la rive sud de Montréal. Ce rapport sera normalement intégré à l'intérieur du rapport du comité de transport de la région métropolitaine, et fera l'objet, aussi, de décisions à la suite des recommandations qui nous seront faites. Cette étude a été rendue publique au mois de décembre et nous attendons... Je l'ai rendue publique, justement, pour avoir les commentaires des différents organismes publics et, par la suite, je pense bien qu'il est tout à fait normal que nous attendions, avant d'élaborer des politiques ponctuelles, si vous voulez, le rapport global qui nous sera présenté, parce qu'il y a une question de coûts concernant le barème. Cela comporte des coûts considérables, autour de \$400 millions, par exemple, pour 26 milles. Alors, il va falloir établir des "priorités, prioritaires", si vous voulez, dans ces investissements, qui vont être considérables.

M. Mailloux: M. le Président, si vous le permettez, comme les remarques préliminaires ont été très détaillées, il me reste simplement deux ou trois questions à poser sur ce programme, étant donné que les études se poursuivent.

M. Michaud: M. le Président, avec la permission du député de Charlevoix, j'aimerais revenir un petit peu à la discussion, si vous le désirez, pour le transport de la rive sud vers Montréal.

Le Président (M. Boucher): Sur le même sujet, le député de Châteauguay a demandé la parole.

M. Michaud: D'accord, M. le Président.

M. Dussault: On a fait allusion à l'utilisation du pont Mercier pour faire passer le train. Je pense qu'il faut clarifier la question, ici. Le pont des "chars", comme on l'appelle toujours, à côté du pont Mercier, pourrait servir effectivement pour rétablir un train de banlieue. Cette demande a été faite, spécifiquement, par les autorités locales à Ottawa, à la Commission des transports, la CTC, je pense, comme on l'appelle, et le rétablissement a été refusé. A ce moment-là, la population de la région de Châteauguay s'est mise en tête et a sou-

haité que ce soit effectivement un transport en commun qui soit mis en place dans la région. Nous attendons avec beaucoup d'impatience que ce soit fait. On est conscient que ce sont les études, qui vont aboutir en août, qui vont donner réponse à ça. On est patient; on attend ça. Mais en attendant, puisque l'occasion m'est donnée, on remercie le ministre et le ministère d'avoir commencé à mettre, sur le pont Mercier, des mesures temporaires, susceptibles d'améliorer la situation. On est en train de vivre une expérience. Les quelques jours qui vont suivre nous diront, jusqu'à quel point, cela est apprécié.

M. Mailloux: Est-ce qu'on me dirait, quant à l'utilisation du pont dont se sert la compagnie de chemin de fer, s'il y a plusieurs trains qui passent dans une journée, ou si c'est simplement très restreint? Ce n'est pas le Canadien Pacifique, ni le Canadien National. Je n'ai pas souvenir de la compagnie en question.

M. Dussault: C'est une des deux effectivement.

M. Mailloux: Non.

M. Dussault: D'une façon ou d'une autre, la voie ferrée qui vient jusqu'à ce pont, appartient à une compagnie de New York, la Penn Central.

M. Mailloux: C'est ça, la Penn Central.

M. Dussault: Il y a peu de...

M. Mailloux: Peu de trains...

M. Dussault: ... trains qui passent effectivement sur ce pont.

Lé Président (M. Boucher): M. le député de Laprairie.

M. Michaud: Sur le même sujet exactement, c'était pour clarifier ce que le député de Charlevoix disait. Je crois que c'est physiquement impossible d'installer une voie ferrée sur le pont Champlain. Vous pensiez sûrement au pont Victoria, où il y a déjà une voie ferrée qui est très peu utilisée, et qu'on pourrait peut-être utiliser pour amener les gens de Saint-Bruno au travail, vers Montréal le matin, et, le soir, les ramener. Sur la rive sud, ce n'est pas un pont supplémentaire qui réglerait les problèmes; c'est, tout simplement, une amélioration très rapide du transport en commun, avec une voie privilégiée sur le pont Champlain pour le transport en commun, les autobus, les ambulances, etc.

M. Mailloux: C'est parce que je l'ai mal indiqué, parce qu'il s'agissait, comme me l'a rappelé le ministre, d'un couloir réservé pour les autobus, le transport en commun sur le pont Champlain, et le transport en commun par trains, sur le pont Mercier.

M. Michaud: D'accord. C'était tout simplement pour faire une mise au point et pour rafraîchir votre mémoire, parce que depuis déjà six mois, vous n'êtes pas dans les dossiers qui sont si chauds. Cela aide la mienne aussi.

M. Mailloux: Ce n'est pas tant pour me rafraîchir la mémoire, mais quand on demeure dans le comté de Saguenay, dans le comté de Charlevoix, on est moins souvent dans Brassard que dans l'est du Québec. On est moins familier avec ses problèmes.

M. Michaud: Je vous comprends.

M. Lessard: On se démêle mieux en forêt qu'à Montréal.

M. Mailloux: Mes questions seront très courtes au sujet de ce programme. Je ne sais pas si vous nous autoriseriez à poser des questions sur tous les éléments d'un même programme, quitte à n'en plus parler après.

Le Président (M. Boucher): Puis-je savoir si l'intervention du député de Brome-Missisquoi porte sur le même sujet?

M. Russell: Il s'agissait simplement de clarifier la situation en ce qui concerne le pont Champlain. Je pense que serait facile d'avoir un couloir réservé, non seulement pour les transports publics, mais pour les ouvriers, à condition qu'ils soient au moins trois par auto, quelque chose comme cela.

M. Lessard: Je suis d'accord, mais c'est le fédéral, qui ne veut pas, comme d'habitude, qui retarde, inconsidérément, ces solutions.

M. Russell: Est-ce que je tiens pour acquis que les relations entre le ministre provincial des Transports et le ministre fédéral des Transports ne sont pas bonnes?

M. Lessard: Non, je ne refuse pas de négocier. Je suis prêt à négocier, mais pour autant qu'on veuille le faire de l'autre côté. Actuellement on nous retarde constamment de réunions en réunions. On n'est pas capable de prendre de décisions.

M. Russell: On pourrait peut-être demander au député de Charlevoix qu'il devienne un médiateur entre les deux et tâcher de...

M. Lessard: Non. J'ai eu l'occasion de rencontrer M. Lang, et je pense bien que les problèmes que je rencontre dans les négociations avec le gouvernement fédéral, ont déjà été rencontrés par le député de Charlevoix, au temps où il était ministre des Transports.

M. Mailloux: Je peux moi-même affirmer, M. le Président, que ce n'est pas avec l'homme politique, là-bas, que j'ai eu des problèmes. C'est

avec les fonctionnaires qui sont omniprésents, tout-puissants et permanents.

M. le Président...

M. Russell: Attendez un peu. Je veux poursuivre là-dessus. Concernant le métro à Longueuil, je pense qu'il y a une amélioration marquée qui pourrait y être faite. Et une autre question qui devrait être examinée dans le transport en commun, c'est la rive nord, Montréal et Laval. Il y a là une amélioration marquée, et pas tellement coûteuse, qui pourrait être apportée.

M. Lessard: Cela fait partie des objectifs du comité.

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

M. Mailloux: M. le Président, quant aux éléments du programme, quant aux montants qui sont accordés dans le budget actuel, inventaires et recherches, j'imagine que c'est simplement l'augmentation des salaires, environ 10%, qui apparaît dans les \$500 000 supplémentaires. Transport des personnes — je vais poser les trois questions — transport des personnes, j'imagine que ce sont les subventions versées aux différentes...

M. Lessard: A quelle catégorie? Au niveau 10, le transfert?

M. Mailloux: A l'élément 2, il y a une augmentation de \$10 millions. Transport des personnes à l'élément 2.

M. Lessard: Transport des personnes à l'élément 2... Augmentation de \$10 millions...

M. Mailloux: C'est indiqué au transfert...

M. Lessard: D'accord. Ici ce sont des subventions qui sont accordées.

M. Mailloux: Des subventions statutaires accordées... Par la loi...

M. Lessard: Pour l'achat d'autobus.

M. Mailloux: Pour l'achat des autobus, et déficits des transports en commun, dans les commissions de transport? Soit celles de l'Outaouais, Montréal ou ailleurs. De même que la dette du métro?

M. Lessard: La dette du métro. L'an dernier, il y en avait pour \$67 millions.

M. Mailloux: Ce sont \$10 millions en supplément qui satisfont les exigences de l'année. Il n'y a pas de modification, c'est sur le même barème.

Transport des marchandises, il y a un montant moindre de \$130 000. Est-ce à dire que cela a un rapport avec les installations portuaires?

M. Lessard: S'il y a une diminution, c'est que l'étude de Ferchibal est diminuée. Est terminée, excusez-moi.

M. Mailloux: Va-t-elle être déposée publiquement bientôt?

M. Lessard: J'ai fait parvenir aux différents ministres concernés, l'étude des transports de Ferchibal, et j'attends leurs réactions. Je l'ai fait parvenir au premier ministre, au ministre des Richesses naturelles, au ministre de l'Aménagement, au ministre du Développement économique. J'attends leurs réactions, et je pense que, comme nous l'avons fait dans le passé, nous rendrons cette étude publique.

M. Mailloux: M. le Président, ma dernière question est la suivante quant aux transports en commun. Le ministre a fait plusieurs déclarations quant au Transport métropolitain-sud. Il a parlé d'injonction.

M. Lessard: Le Métropolitain provincial?

M. Mailloux: Le Métropolitain provincial. Il n'envisage pas de subvention pour Transport métropolitain. Le ministère des Transports serait prêt à subventionner Métropolitain provincial si l'analyse faite par son observateur est concluante. Cela revient dans des déclarations qui apparaissent dans les journaux à plusieurs occasions. Où est-ce rendu? Était-ce l'intention du ministre d'accorder des subventions à un transporteur privé? Où en est rendu le dossier en fait?

M. Lessard: Lorsque j'ai eu l'occasion de rencontrer d'une part les maires de la région et d'autre part M. Lareau, président de Métropolitain provincial, ainsi que les députés impliqués, j'ai toujours insisté sur le fait que, même s'il s'agissait d'un service, je pense, essentiel, il n'est pas question, pour le ministère des Transports, d'accorder aveuglément des subventions à une compagnie privée. Nous donnons actuellement certaines subventions aux commissions intermunicipales, comme vous le savez, comme aux commissions de transport, mais comme nous n'avons pas la loi de la constitution des corporations intermunicipales, il nous était extrêmement difficile d'agir dans ce dossier, parce que, justement, on se dirigeait vers le principe des subventions à une compagnie privée. Surtout, lorsque j'ai analysé les états financiers de la compagnie qui m'ont été transmis à l'intérieur de quelques pages, et lorsque j'ai eu à analyser la façon dont les compagnies avaient été divisées en 1967 par Power Corporation, j'ai toujours refusé d'accorder inconsidérément des subventions. Ce que j'ai dit suite à des négociations, c'est que si vous acceptez un observateur au sein de l'entreprise, nous allons, à ce moment-là, selon que les coûts d'exploitation seront justifiés jusqu'au mois de septembre, accepter, si déficit il y a, d'assumer le déficit, mais pour autant qu'il y ait une personne du ministère des Transports qui pourra avoir accès à tous les dossiers et faire une

analyse complète des états financiers de Métropolitain provincial. Le contrat se termine au mois de septembre. Je sais qu'hier je n'ai pu le rencontrer, M. Jodoin est venu au ministère pour présenter à mon chef de cabinet un premier rapport. C'est M. Robert Jodoin, qui était à la Commission de transport de la région métropolitaine, qui est observateur du ministère; il m'a été prêté par la Commission de transport et nous suivons le dossier. Lorsque nous aurons ce dossier, nous prendrons des décisions sur les subventions. Ceci aussi était important parce que nous aurons, suite à la loi qui sera présentée à l'Assemblée nationale, à prendre des décisions à la fois sur Métropolitain provincial, sur Métropolitain-Sud, et aussi sur le transport en commun.

Il y a une chose quand même que je trouve curieuse, c'est que, quand il y a un service qui est rentable, les compagnies privées le gardent, et, quand certaines sections de service ne sont pas rentables, on s'organise pour faire des divisions de compagnies et des divisions de réseaux de telle façon que si on se dirige vers les expropriations comme des fois cela peut s'avérer nécessaire, étant donné que le service pourrait être discontinué, le gouvernement — et c'est là peut-être qu'on devient déficitaire comme gouvernement, quand il s'agit de donner un service essentiel — est obligé de prendre les réseaux déficitaires et de laisser à l'entreprise privée les gros profits.

Il va falloir se pencher sur ce problème. Je sais bien, et j'en suis conscient, que lorsque le gouvernement — on l'a vu en ce qui concerne les traversiers — nationalise quelquefois certaines compagnies, les coûts augmentent de façon considérable. On l'a vu pour la Société de traversiers Matane-Godbout. Mais comme je l'avais souligné à ce moment-là au ministre, il y a quand même des contrôles que nous devons avoir sur ces compagnies et je m'organise pour avoir un certain nombre de contrôles.

Mais en ce qui concerne Métropolitain provincial, il ne s'agit pas, je l'ai affirmé, de reconnaître le principe de subventions à des compagnies privées, il s'agissait d'assurer un service essentiel à une région, mais je le faisais ou je décidais de prendre la responsabilité des déficits pour autant que ces déficits seront justifiés, suite au rapport qui me sera transmis par l'observateur que j'ai nommé et qui a, en fait, la possibilité d'analyser tous les bilans financiers de la compagnie ainsi que les relations entre cette compagnie et d'autres compagnies.

Le Président (M. Boucher): Sur le même sujet, le député de Châteauguay.

M. Dussault: Relativement à cette loi des corporations intermunicipales dont vous avez besoin, M. le ministre, quelle consultation avez-vous l'intention d'entreprendre, face aux autorités locales concernées?

M. Lessard: Concernant toute cette région, c'est là que le problème se posait, il y avait 52 municipalités qui étaient concernées. Il était, même

en vertu de la loi, impossible de former cette commission intermunicipale et d'ailleurs, lorsque j'ai rencontré les maires, je sentais que les maires n'étaient pas disposés, quoique nous essayons de négocier. Mais les maires — féminin singulier! — n'étaient pas disposés à s'engager dans la création d'une corporation intermunicipale. D'autant plus que cela m'apparaissait à peu près impossible à négocier dans de brefs délais, étant donné le nombre de municipalités.

Il va falloir diviser le territoire, il va falloir que des commissions de transport se créent. Nous espérons — nous l'avons énoncé aussi dans le principe — que les différentes municipalités vont accepter d'assumer une partie du déficit que pourront comporter les activités de la compagnie Métropolitain-sud. Maintenant, je ne pouvais pas, si je voulais donner le service dans un bref délai, obtenir l'assurance de cette participation. On va faire l'impossible pour l'obtenir. Lorsque nous aurons la loi qui nous permettra de former des corporations intermunicipales, nous irons voir les municipalités et nous tenterons justement de négocier la constitution des corporations intermunicipales.

M. Dussault: Si vous me permettez, ce qui me préoccupait et préoccupe les autorités en place, c'est la loi elle-même. Vous allez consulter les municipalités, je suppose, en commission parlementaire?

M. Lessard: Oui, j'ai donné l'autre jour l'assurance, dans la région de Lévis, qu'une fois la loi déposée, nous aurons une commission parlementaire pour recevoir les doléances des municipalités.

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

M. Samson: Je pense que la question a été un peu effleurée hier, mais je ne me rappelle pas et je voudrais faire préciser au ministre des informations à savoir que le ministère s'apprêterait à accorder, c'est peut-être en discussion pour un contrat, la construction d'autobus, environ 1200, ce qui pourrait vouloir dire une centaine de millions de dollars. C'est ça? Est-ce que j'ai bien compris que ce genre de construction d'autobus va se faire par appels d'offres? Est-ce que je dois comprendre qu'il y a plusieurs compagnies intéressées?

M. Lessard: Ce que je dois dire à ce sujet, c'est qu'en relation avec le ministère de l'Industrie et du Commerce, qui est quand même responsable de ces négociations pour l'implantation d'industries, nous sommes en discussion avec certaines compagnies européennes.

Le ministre de l'Industrie et du Commerce se rendra, d'ici quelques semaines, avec le ministre ou encore des représentants du ministère, en Allemagne, en tout cas en Europe, pour voir les possibilités d'implantation d'une compagnie européenne ici, au Québec.

A ce stade-ci, je ne peux pas aller plus loin puisque le dossier a été transmis, quoiqu'on s'y intéresse. J'ai un fonctionnaire, M. Jacques Simard, qui fait partie du comité interministériel constitué à ce sujet et nous suivons le dossier de très près, mais le maître d'oeuvre du dossier, c'est actuellement le ministre de l'Industrie et du Commerce.

M. Samson: Sans vouloir aller plus loin dans vos questions de négociation, c'est véridique qu'il y a un besoin d'environ 1200 véhicules?

M. Lessard: On ne peut pas bloquer inconsidérément l'achat d'autobus. Nous avons permis l'achat d'à peu près 125 autobus aux commissions de transport, mais, pour le gros contrat, nous avons retardé les soumissions.

M. Samson: M. le Président, j'aurais une autre question.

M. Lessard: Quand on parle de 1200 autobus, ce sont les besoins de quatre ans d'avance.

M. Samson: D'accord. J'aurais une autre question qui s'inscrit dans l'ensemble du programme 1. On a effleuré tantôt la question des ponts. J'en profite, et je ne reviendrai pas plus tard là-dessus, pour exposer au ministre, puisqu'il a été mis au courant, lors de sa visite dans ma région, le besoin qui existe d'un pont nouveau sur la rivière Kinojevis. Il y a encore eu un accident dernièrement. Je ne sais pas si c'est avant ou après la visite du ministre. Un camion...

M. Russell: Cela est peut-être après.

M. Samson: C'est peut-être après la visite du ministre, oui. Un camion a presque arraché une partie du pont.

M. Lessard: Je l'ai vu.

M. Samson: Vous l'avez vu? Ah bon! C'est une raison de plus, M. le Président, pour demander une réponse au ministre.

M. Lessard: J'ai eu l'occasion, lorsque je suis allé dans la région, de constater qu'il y avait eu un accident assez sérieux sur le pont Kinojevis, qui est situé sur la rivière Kinojevis.

M. Samson: C'est la rivière aux Brochets, en français.

M. Lessard: Ah! c'est la rivière aux Brochets. En tout cas, on me dit la rivière Kinojevis.

Il n'est pas prévu au budget de cette année. C'est un pont à structure d'acier. On analyse la possibilité de la construction d'un nouveau pont, mais il n'est pas prévu au budget de cette année.

M. Samson: Est-ce qu'il y a eu des études de faites...

M. Lessard: En relation, comme c'est sur la route 117, lorsque nous allons...

M. Samson: Ne me servez pas cela, parce que la route 117, la partie qui vous est demandée, c'est de Saint-Jovite à Val-d'Or.

M. Lessard: Oui.

M. Samson: Ce pont-là, c'est dans l'autre partie. Je pourrais peut-être argumenter, que ce pont enjambe la rivière Kinojevis, que cette route mène en Ontario. C'est presque une route interprovinciale. Il n'y a peut-être pas un état d'urgence au sens strict du mot, mais c'est assez important.

J'aimerais savoir du ministre où en sont rendues les études, parce qu'il me semble que des études ont été faites quant à la possibilité de construction d'un pont nouveau, quant à la localisation du nouveau pont, etc. Où est-ce rendu?

M. Lessard: Il y a des études très préliminaires sur la construction d'un nouveau pont, mais, actuellement, pour éviter le danger, des constatations régulières sont faites par les employés du ministère sur le pont.

Les études actuelles pour la construction d'un nouveau pont sont très préliminaires au ministère.

M. Samson: Est-ce que je pourrais faire valoir au ministre que...

M. Lessard: Je prends note de vos suggestions.

M. Samson: Je voudrais ajouter qu'il n'y a pas eu seulement l'accident dont il est fait mention. Il y a eu des accidents mortels sur ce pont, qui est trop étroit. Cela prend une importance... Si on me dit que c'est seulement à l'état des études préliminaires, je suis un peu déçu. J'aurais au moins espéré que les études... Si ce n'est par prévu au budget de cette année pour la construction, je pense que ce serait physiquement impossible, même si le ministre avait de l'argent, de construire cette année, mais il serait sûrement possible d'autoriser des études et aller même aussi loin que les plans de localisation, etc.

Est-ce qu'on pourrait au moins nous accorder cela, pour le moment?

M. Lessard: Je vois au moins l'avantage des tournées régionales. Quand on me parle d'un pont, je sais à quelle place il est situé.

M. Samson: C'est important.

M. Lessard: Lors des tournées régionales des employés du ministère vers le mois de juillet et le mois d'août, au moment où les représentants du ministère à Québec se rendront dans le milieu, ce sera discuté avec les employés régionaux et on verra. Je prends bonne note des remarques du député de Rouyn-Noranda tout en lui soulignant que les budgets du ministère sont aussi limités. Si j'ai constaté, lors de ma tournée régionale, des problèmes considérables dans sa région, j'en ai constaté aussi dans d'autres régions. Je dois dire quand même que, dans la région de l'Abitibi

comme dans la région de la Côte-Nord, il y a des problèmes sérieux. On va, en relation avec les budgets qui nous seront alloués, faire en sorte de répondre le mieux possible aux besoins de la population. On en prend bonne note.

M. Samson: Je voudrais souligner au ministre, M. le Président — évidemment, il n'était pas dans le dossier à ce moment — qu'à l'occasion de rencontres avec les hauts fonctionnaires lors de la tournée régionale de l'automne dernier cela a été mentionné. Il en a été question l'an dernier, je me le rappelle bien, j'ai soulevé ce problème l'an dernier et je l'avais soulevé l'année précédente.

M. Lessard: C'est bien.

M. Samson: On m'a alors fait part que c'était à l'état d'étude. Je ne voudrais pas que le ministre me dise aujourd'hui que les études ne sont que préliminaires et que cela va rester au stade préliminaire. J'aimerais bien au moins avoir un indice que les études vont être poussées, parce que si on veut un jour... Cela ne devrait pas se faire dans quinze ans.

M. Lessard: Si le député de Rouyn-Noranda veut bien, au mois de juillet, suite à la tournée des représentants du ministère dans la région, je pourrai l'informer des résultats de ces discussions. Que le député comprenne bien que, lorsque nous sommes obligés de donner un certain nombre de priorités à des études particulières, c'est que nous avons un budget limité. Je dois parfois dire aussi à des députés actuellement au pouvoir: C'est bien de valeur, le budget du ministère ne me permet pas de faire telle chose.

M. Samson: Oui, mais, M. le Président, le ministre va convenir que ce n'est pas là une question de savoir si le problème se retrouve dans un territoire où le député est au pouvoir ou dans l'Opposition.

M. Lessard: Non, ce n'est pas ce que je veux vous dire.

M. Samson: C'est un problème réel et qui doit être...

M. Lessard: Si je dis non à des députés au pouvoir, parfois, je suis obligé de dire non aussi à des députés qui sont dans l'Opposition.

M. Samson: Cela va m'obliger de référer le ministre à l'annexe 1 dans son discours; dans cette région, il y a seulement \$9 millions, cette année, au budget. Si on me dit...

M. Lessard: Il y avait \$8,6 millions, il y a \$9,6 millions cette année.

M. Samson: Oui, mais, M. le Président, j'avais cru comprendre qu'avec la venue du nouveau gouvernement, il y aurait de l'amélioration. Que le ministre ne vienne pas me dire que, l'année pas-

sée, il y avait seulement \$8,6 millions et, cette année, \$9 millions. Ce n'est pas là une amélioration, c'est seulement la différence de l'inflation.

Ce que je veux faire comprendre, c'est que je sais pertinemment que, dans d'autres régions, il y a des priorités.

M. Lessard: Ce que je veux vous faire comprendre...

M. Samson: Je ne veux pas non plus empiéter sur les priorités des autres régions, mais il y a une réalité dans vos chiffres, c'est la région où il y a le plus faible budget affecté cette année. Peut-être que si j'interviens assez souvent, le ministre va comprendre, l'an prochain, qu'il pourrait arriver avec un budget plus raisonnable pour cette région. Cette année, ce n'est pas suffisant et ce n'était pas suffisant l'année passée non plus.

M. Lessard: Ce que je veux en même temps faire comprendre au député de Rouyn-Noranda, c'est que les budgets du ministère, comme ceux d'autres ministères, ne sont pas illimités. J'ai eu l'occasion de voir ce pont. Je prends note des remarques. Je l'informe que, lors de la tournée régionale des fonctionnaires du ministère des Transports dans les régions, il y aura discussion, mais je ne m'engage pas pour autant à dire au député de Rouyn-Noranda que le pont va être construit selon un échéancier précis.

Nous allons, en fait, faire en sorte de répondre aux besoins des régions.

Je conviens que, pour une région comme la région de Rouyn-Noranda, le montant de \$9,6 millions n'est peut-être pas satisfaisant, mais, à la suite des tournées dans les différentes régions du Québec, je constate aussi que nous n'avons malheureusement pas tous les budgets nécessaires pour faire face à toutes les demandes qui nous sont faites au ministère des Transports. Il nous faut, malheureusement, établir des priorités et, bien souvent, comme je le dis, ce sont des priorités qui sont prioritaires, parce qu'il y a des priorités qui sont là et pour lesquelles on devrait agir vite, mais, malgré ce fait, on ne peut pas répondre à l'ensemble des priorités que nous donnent les différents députés. Il faut là-dedans faire des choix, à moins que vous ne vouliez nous demander aussi, comme député de Rouyn-Noranda, d'augmenter les emprunts ou d'augmenter les taxes en vue d'augmenter le budget du ministère des Transports.

M. Samson: M. le Président, je voudrais apporter une nuance que le ministre aurait sûrement apportée lui-même, mais je pense que cela a glissé. Quand on parle de cette région, on ne parle pas de la région de Rouyn-Noranda, on parle de la région 0-8, qui est un territoire immense, qui couvre les comtés de Pontiac-Témiscamingue, de Rouyn-Noranda, d'Abitibi-Est, d'Abitibi-Ouest, et qui va jusqu'à Chibougamau, jusqu'à la baie James. Cela veut dire que ce territoire, c'est presque un quart ou un cinquième de l'ensemble du territoire...

M. Russell: M. le Président, je ne voudrais pas être désagréable envers le député de Rouyn-Noranda, mais je pense qu'on discute du programme 3 actuellement, tandis qu'on est au programme 1. Les remarques générales sont finies. Si on continue de discuter sur ce ton, on ne terminera pas.

M. Samson: M. le Président, je ne veux pas non plus être désagréable envers mon collègue de Brome-Missisquoi, mais c'est parce qu'au programme 1, on s'est embarqué sur la question des ponts. Si je le fais maintenant, je ne le ferai pas au programme 3.

M. Lessard: Ce n'était pas la même chose, c'était en relation avec les transports en commun. C'est toujours en relation.

Al. Russell: Sur le point de règlement, M. le Président, c'est vrai qu'on a discuté des ponts, mais on a discuté des ponts pour le transfert du transport public sur la rive sud de Montréal, ce qui est complètement régulier.

Le Président (M. Boucher): Est-ce que le député de Rouyn-Noranda voudrait attendre au programme 3 pour en discuter?

M. Samson: M. le Président, je pense qu'on a bousculé pour rien, j'avais fini.

Le Président (M. Boucher): D'accord. Le député de Shefford.

Une Voix: J'avais deviné que vous aviez fini.

M. Verreault: M. le Président, concernant l'élément no 2, transport des personnes, j'aimerais savoir du ministre s'il est au courant — c'est relativement, encore une fois, à la corporation intermunicipale — du contrat qui a été élaboré par les employés de son ministère, concernant le transport des corporations intermunicipales de transport et les compagnies et s'il veut donner des renseignements supplémentaires.

M. Lessard: C'est une proposition qu'on fait actuellement. Il y a une consultation qui doit se faire avec les différentes municipalités. Après cela, on avisera en conséquence. On leur fait une proposition et on voit, en fait, les réactions qu'on peut avoir.

M. Verreault: C'est également en relation avec le projet de loi que vous allez déposer?

M. Lessard: C'est une négociation. Pardon?

M. Verreault: C'est en relation avec le projet de loi que vous allez ultérieurement déposer cette année.

M. Lessard: Oui. Il y a une chose. Dans ce projet de loi, je soulignais hier que c'était un projet de loi qui avait été préparé par l'ancien ministre

des Transports en collaboration avec les collaborateurs du temps, qui sont actuellement, en grande partie, mes collaborateurs. Il est normal, je pense — le député de Charlevoix n'en disconvient pas — que, lorsqu'un projet de loi comme celui-là a été déposé déjà, un nouveau gouvernement le regarde d'un autre oeil, selon l'oeil des préoccupations du gouvernement. Alors, nous analysons certaines modifications qu'on peut dire majeures, en ce qui concerne les principes. Il sera déposé dans le plus bref délai. Maintenant, dans ce projet de loi, il y aura, en fait, une précision concernant le fonctionnement des services du transport en commun par l'entreprise privée à comparer avec l'entreprise publique, parce qu'il ne faudrait pas inconsidérément subventionner l'entreprise privée, quitte à être, dans quelques années, dans l'obligation d'exproprier ces entreprises privées qu'on a subventionnées, étant donné le système de subventions à l'achat d'autobus. Ce sont des propositions qu'on fait. Il y a une chose qu'il va falloir corriger, et c'est pour cela qu'on crée les commissions de transport intermunicipal.

Il va falloir avoir de meilleurs contrôles sur les coûts d'opération du service, que ce soit au niveau des commissions de transport ou que ce soit au niveau des commissions intermunicipales de transport. Actuellement, on s'interroge sur les moyens de contrôle que tant le ministère des Transports, tant les municipalités possèdent sur ces commissions intermunicipales et, je le disais tout à l'heure concernant métropolitain-sud, je ne suis pas prêt à subventionner inconsidérément et aveuglement des commissions de transport et des commissions intermunicipales. J'ai trouvé, quand même, concernant les commissions de transport, lorsque j'ai analysé la loi, assez curieux de constater que c'étaient des organismes, particulièrement dans la région de l'Outaouais, la CTCRO, qui étaient supramunicipaux, c'est-à-dire qu'ils étaient à peu près au-dessus de tout le monde. Le président est nommé pour dix ans et les deux commissaires sont nommés par les municipalités. Par la suite, les municipalités n'ont à peu près aucun contrôle sur ces commissions de transport, parce qu'il y a un contrôle sur le budget, à savoir qu'on soumet le budget, mais, si le budget n'est pas accepté par la communauté urbaine, ce n'est pas grave, il passe quand même, il fonctionne quand même.

M. Gratton: D'ailleurs, il n'est jamais accepté par...

M. Lessard: J'ai l'intention, en relation avec cette loi — ça ne pourra pas se faire au cours de cette session — de modifier même la Loi des commissions de transport pour que ça soit au moins soumis au contrôle des municipalités qui doivent défrayer 45% ou 50%, selon les régions, des déficits en relation avec le ministère des Transports qui, lui, normalement, peut aller jusqu'à 55% des déficits.

Je pense que c'est bien important qu'on sache ce qu'on fait avec l'argent des contribuables qué-

bécois et, actuellement, moi, je trouve que... Il a fallu que j'intervienne dans le cas de la Commission de transport de la Communauté urbaine de l'Outaouais, parce qu'il y avait des choses qui se passaient, non pas des choses qui m'apparaissent scandaleuses nécessairement, non — je l'ai dit, d'ailleurs, dans la région — mais des choses qui ne m'apparaissent pas de bonne administration, même au niveau des relations de travail.

Je vais demander... Comme responsable du ministère des Transports on doit avoir un contrôle sur les subventions qui sont versées à ces commissions de transport. Il va falloir corriger la loi à ce sujet.

M. Verreault: M. le Président, encore une fois, M. le ministre, est-ce qu'on peut considérer ce contrat type comme étant simplement une étude, qu'il va y avoir consultation auprès des personnes intéressées...

M. Lessard: Ce n'est pas final, c'est une étude, oui.

M. Verreault: ... que ce soient les municipalités ou les compagnies de transport?

M. Lessard: C'est pour avoir leur réaction et, après ça, on se... En fait, c'est une négociation qui se fait.

M. Verreault: Ah bon! Au point de vue des municipalités qui peuvent être concernées, cela veut dire quel genre de municipalités, celles qui ont déjà une implantation comme, dans le passé, l'ex-ministre avait intégré les transports scolaires aux transports urbains...

M. Lessard: Actuellement, nous avons trois régions, la rive sud de Québec, le Haut-Saguenay et Trois-Rivières qui sont couvertes par la Loi des transports, par l'article 27.

M. Verreault: Mais cela devrait s'étendre, si je m'en tiens à l'étude...

M. Lessard: D'autres villes qui voudront, par la loi, former, constituer ces commissions de transport...

M. Verreault: Est-ce qu'on pourrait inclure, parmi les villes auxquelles vous voulez faire allusion, les transports intégrés?

M. Lessard: Tu veux dire, oui... Attends un peu...

M. Verreault: Disons que ce soit Sherbrooke, Trois-Rivières ou...

M. Lessard: Oui, d'accord.

M. Verreault: ... Drummondville, ça pourrait être inclus également?

M. Lessard: Oui.

M. Verreault: Ensuite, dans le montant qu'on voit ici, \$82 millions pour 1977/78, je crois que M. le député de Charlevoix en avait parlé tout à l'heure, ce sont des subventions qui vont aux commissions de transport?

M. Lessard: Oui.

M. Verreault: D'accord., ça va.

M. Russell: Est-ce qu'on peut avoir la liste des subventions, à quelles compagnies de transport?

M. Lessard: Je peux vous faire la lecture des montants ou je peux vous transmettre le dossier, si vous voulez.

M. Russell: J'aime autant que le ministre en fasse la lecture. Cela sera assez rapide et cela sera inscrit au journal des Débats.

M. Lessard: La CTCUM — est-ce que je dois traduire? — Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, \$27 563 000; la CTCUQ, Québec, \$3 700 000; la CTCRO, Outaouais, \$1 200 000; la CTRSM, sud de Montréal, \$1 300 000, et la CTL, Laval, \$3 300 000, ce qui fait un total de \$37 063 000, plus... Là, d'accord, je pensais qu'il voulait seulement l'aide au déficit. L'aide à l'achat d'autobus — je donne le montant global — \$7 625 000.

M. Russell: Sept?

M. Lessard: \$7 625 000

M. Russell: Ah \$7 millions!

M. Lessard: Ensuite on a l'aide à l'acquisition des réseaux, particulièrement dans le cas de la CTCUQ, \$400 000. Les études qui sont le CTRM, \$350 000, et autres études, \$300 000, ce qui fait un montant... Pour les services municipaux, les corporations intermunicipales, \$873 000. Vous voyez que cela nous coûte quand même assez cher, et 60% de la dette du métro de Montréal, \$31 829 500, ce qui fait un grand total de \$78 440 500.

M. Russell: Cette augmentation de \$10 millions s'applique à quoi particulièrement? Au métro?

M. Lessard: Oui.

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

M. Gratton: M. le Président, le ministre a parlé tantôt de soumettre les commissions de transports, il parlait particulièrement de celle de l'Outaouais...

M. Lessard: Non. Toutes les commissions. J'ai constaté le problème dans la région de l'Outaouais.

M. Gratton: D'accord. J'aimerais lui demander comment il entrevoit la solution. Serait-ce par la nomination de personnes, comme les maires des municipalités, ou par l'intégration plus évidente de la commission de transports à la communauté régionale, c'est-à-dire la soumettre...?

M. Lessard: Cela peut être par les deux.

M. Gratton: Vous n'en avez pas encore déterminé les modalités?

M. Lessard: Non, pas encore. Je pense qu'il faut d'abord une intégration à l'intérieur des communautés urbaines. D'accord. Maintenant en ce qui concerne la nomination des administrateurs, je n'ai pas de solution encore à ce sujet. Ce que je vous donne, c'est le principe général. Je trouve curieux qu'on ait des organismes pour qui on doit défrayer les déficits et qui ne sont pratiquement pas soumis aux contrôles, ni du gouvernement ni des régions urbaines, des communautés urbaines.

M. Gratton: Je dis au ministre qu'il peut compter sur la collaboration de l'Opposition officielle, en tout cas pour le principe, puisque j'en avais, personnellement, endossé le principe, au moment d'une dernière révision de l'amendement de la Loi de la communauté régionale de l'Outaouais.

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

M. Verreault: M. le Président, juste pour un complément d'information. Tantôt le ministre disait que bientôt, il aurait l'occasion de rencontrer les parties intéressées en ce qui concerne les corporations intermunicipales, j'inclus et les transporteurs intéressés et les corporations municipales. Je voudrais savoir s'il entend les rencontrer à très longue échéance ou prochainement?

M. Lessard: Les villes ont déjà été rencontrées.

M. Verreault: Les villes ont été rencontrées. Et les transporteurs?

M. Lessard: Sur le premier projet, les villes ont déjà été rencontrées.

M. Verreault: Et pour les transporteurs, cela viendra dans le courant de l'été?

M. Lessard: Oui.

M. Verreault: Si j'ai bien compris le ministre, dans ses études à l'intérieur des municipalités urbaines, on étudie la possibilité d'intégrer le transport scolaire à l'intérieur des...?

M. Lessard: Oui, pour autant que ce soit physiquement, économiquement, socialement et politiquement possible.

M. Verreault: Politiquement?

M. Lessard: Oui, oui. Je pense que si on veut rentabiliser le transport en commun, il faut intégrer le plus possible le transport scolaire. J'espère en tout cas, on le fait déjà à Québec et à Montréal, pour certaines commissions de transport.

M. Vaillancourt (Orford): La continuation de la politique de votre prédécesseur...

M. Lessard: J'ai gardé les bonnes politiques de mon prédécesseur, et j'ai corrigé les mauvaises.

M. Vaillancourt (Orford): A ce que je peux voir, celle-là était bonne puisque vous l'avez continuée.

M. Samson: Vous avez fait cela vite.

M. Lessard: Je n'ai pas fini.

Le Président (M. Boucher): Si vous avez d'autres remarques à l'élément 1... L'élément 1 est-il adopté?

Des Voix: Adopté.

M. Mailloux: Tout le programme 1.

M. Gratton: Tout le programme 1.

Information, contrôle et sécurité

Le Président (M. Boucher): Adopté. Programme 2, élément 1?

M. Lessard: Je pense que le programme 2 vise à fournir des services d'information et de sécurité routière, à émettre et contrôler les permis de conduire ainsi que les plaques d'immatriculation. Je pourrais donner la définition des éléments, mais je pense que c'est facile à comprendre. Information aux usagers, c'est la publicité. Emission des permis de conduire, tout le monde connaît cela, il n'y a aucun problème.

M. Vaillancourt: M. le Président, à ce programme-ci, puis-je poser ma question au sujet d'une négociation qu'il y a eue entre le gouvernement du Québec et le Vermont pour connaître une politique nouvelle? Est-ce à ce programme?

M. Lessard: Je n'ai pas compris la question, mais, si vous me permettez, étant donné que M. Charland, le sous-ministre adjoint aux Transports, est ici présent, on pourrait peut-être discuter de tout ce qui est transport; en ce qui concerne la sécurité routière et l'émission de permis de conduire, l'immatriculation des véhicules, cela pourrait être discuté cet après-midi au moment où M. Ghislain Laflamme sera présent.

M. Vaillancourt (Orford): La question que je viens de vous poser relève de la compétence de M. Charland.

M. Lessard: Pourriez-vous répéter, je n'ai pas compris votre question?

M. Vaillancourt (Orford): La question que j'ai posée c'est: Est-ce que c'est de cet élément que relève la politique entre le Vermont et le Québec pour le transport des camions, qui ont à payer \$10 à l'entrée et \$10 à la sortie?

M. Lessard: Cela peut être là et ailleurs, parce qu'il y a là un jeu d'immatriculation. Mais, normalement, je pense que...

M. Mailloux: De toute façon, je pense que mon collègue veut savoir où en sont rendus les traités de réciprocité entre certains Etats américains et la province de Québec.

M. Vaillancourt (Orford): C'est la question que je voulais poser et je voulais savoir à quel élément budgétaire je dois la poser.

M. Lessard: D'accord! On peut la passer tout de suite. Quelle est votre question?

M. Vaillancourt (Orford): J'aimerais savoir où en sont les négociations sur la réciprocité entre le Vermont et le Québec, en ce qui concerne le transport des camions, les droits de passage?

M. Lessard: C'est au point mort actuellement. Il y a une question de différenciation de la taxation. Le Vermont exige des droits d'entrée alors que nous imposons la taxe sur l'essence. On ne s'accorde pas sur la conciliation entre les deux.

M. Vaillancourt (Orford): Je me souviens, il y a une couple d'années...

M. Lessard: Le Vermont, semble-t-il, est le seul Etat américain à fonctionner de cette façon.

M. Vaillancourt (Orford): Il y avait eu des négociations entre le ministère des Transports et le gouvernement américain pour qu'il exige une taxe au gallon, un "road tax" comme on appelle cela, au lieu de \$10 l'entrée et \$10 la sortie.

M. Lessard: On a eu une exemption sur \$10 000 de pénétration, excusez, une exemption de dix milles. Au-delà de dix milles, cela ne fonctionne pas, mais on peut aller jusqu'à la frontière, en bordure de la frontière.

M. Vaillancourt (Orford): Dix milles et plus, on paie et dix milles et moins, on ne paie pas.

M. Lessard: C'est cela, dix milles et moins on ne paie pas.

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

M. Michaud: Est-ce que j'ai bien compris qu'on devait retarder l'étude du programme 2 en attendant M. Laflamme cet après-midi? On pourrait peut-être passer au programme 3?

M. Lessard: Ce n'est pas le programme 2, c'est l'élément 2.

M. Michaud: L'élément 2 seulement. D'accord. Merci.

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

M. Mailloux: Si j'ai bien compris la suggestion du ministre, ce serait d'aller aux programmes 7, 8 et 9, j'imagine, dont s'occupe le sous-ministre qui est actuellement présent?

M. Lessard: Deux et trois.

M. Mailloux: Pardon?

M. Lessard: On pourrait faire les éléments 2 et 3, contrôle du transport.

M. Mailloux: Au contrôle du transport, il n'y a pas grand-chose et je pense qu'on n'a pas besoin de retenir M. Charland pour ces problèmes-là. Est-ce que vous retenez M. Charland pour les problèmes maritimes et aériens? La Commission des transports, il est possible...

M. Lessard: On pourrait peut-être régler, si vous voulez, les éléments 2 et 3, si vous avez des questions, et, après cela, on pourrait passer aux programmes dont M. Charland est responsable...

M. Mailloux: Pourquoi les éléments 2 et 3?

M. Lessard: ... à savoir les programmes 7, 8 et 9.

M. Mailloux: M. le Président, au programme 2, étant donné qu'on a besoin de la présence du sous-ministre, M. Laflamme, je voudrais immédiatement dire au ministre, pour lui faciliter la tâche, que je n'ai même pas de questions à poser sur les questions de contrôle. Mais je voudrais qu'on s'informe auprès de M. Laflamme avant de revenir en commission, du nombre de véhicules de promenade immatriculés dans le Québec et du montant total de l'immatriculation de ces véhicules de promenade pour l'exercice financier qui vient de se terminer. Deuxièmement, quel est, par unité, le coût d'immatriculation des différents types de camions, un, deux, trois essieux et plus, de même que pour les camions-tandems et autres et également pour les différents types d'autobus qui pourraient être immatriculés sur le poids total en charge.

Il est indiscutable que je veux savoir quelle est la différence entre l'immatriculation passée et l'immatriculation qui commencera au prochain exercice financier.

Si on pouvait nous apporter ces renseignements cet après-midi, par le biais de M. Laflamme, cela pourrait aider la discussion et écouter d'autant le programme.

M. Lessard: Je pense qu'on m'informe qu'on ne pourra pas siéger cet après-midi.

M. Mailloux: Non, lors de la reprise de la commission.

M. Lessard: C'est ça. Nous n'en avons pas pris note, mais c'est inscrit au journal des Débats. D'accord, si le député de Charlevoix voulait me transmettre ces questions, je demanderai à M. Laflamme.

M. Mailloux: M. le Président, quant à moi, je n'ai pas de questions à poser qui pourraient retenir M. Charland pour le programme 2 en entier. La seule observation que je voulais faire, c'est que, quant à la sécurité routière, élément 4 de ce programme, je ne vois pas de crédits susceptibles de permettre au ministère des Transports de mener la campagne qu'il désire mener et dont on parle dans le livre sur le programme d'assurance-automobile. C'est un reproche que je fais au ministère, c'est-à-dire d'avoir des bonnes intentions, mais elles ne sont pas soutenues par les crédits nécessaires à une telle campagne de publicité, qui coûtera quand même de l'argent.

M. Lessard: Je pense bien que j'en conviens, je vais en discuter... D'ailleurs, j'en ai justement parlé hier, de ce problème. Je vais en discuter avec M. Laflamme pour voir s'il y a un problème de crédits.

Ce que j'ai demandé à M. Laflamme, c'est de me préparer différentes campagnes de publicité, en tenant compte des moyens financiers et en tenant compte aussi des résultats. Avec une campagne de \$250 000, qu'est-ce qu'on peut faire; avec une campagne de \$500 000, qu'est-ce qu'on peut faire? De me présenter des alternatives, avec les conséquences positives ou négatives que ça peut comporter selon qu'on met plus d'argent, selon qu'on met moins d'argent, etc.

Mais j'ai la conviction que, lorsque nous serons capables de prouver qu'on a besoin d'un montant supplémentaire, s'il y a lieu — je ne peux pas l'affirmer encore — pour permettre cette campagne de publicité en relation avec l'assurance-automobile, j'ai la conviction que nous pourrions aller chercher, au fonds de suppléance ou autrement, les montants nécessaires.

Je suis convaincu que cette campagne de publicité que nous devons entreprendre va permettre d'épargner des coûts économiques en relation avec les coûts que ça comporte pour les hôpitaux, la quincaillerie, etc., ça va vous épargner énormément d'argent. Je pense que c'est rentable d'investir de l'argent en ce qui concerne la sécurité routière parce qu'on va en épargner énormément ailleurs.

Je pense que, sur ce point, d'après les réactions que j'ai pu voir depuis hier, je peux être convaincu de recevoir l'appui des membres de l'Opposition.

M. Mailloux: Le ministre des Transports parle à un convaincu qui est en face de lui.

M. le Président, est-ce que le ministre des Transports a bien déclaré qu'il était possible que

les officiers qui sont actuellement surveillants routiers pour la loi sur la pesanteur pourraient être effectivement affectés à la surveillance du réseau routier, pour des fins de sécurité routière, soient habilités à signaler des infractions quant aux violations des règlements de la route?

Est-ce que c'est cela que vous voulez dire?

M. Lessard: Je n'ai jamais déclaré une telle chose. Ce que j'ai déclaré, c'est qu'il va falloir, en collaboration avec le ministère de la Justice, essayer d'intégrer le travail des surveillants et de la Sûreté du Québec. On ne peut pas continuellement permettre que des gens qui ont un travail à faire ne puissent pas collaborer. On ne peut quand même pas avoir une police pour le Tourisme, une autre pour le ministère des Transports et une autre pour la Sûreté du Québec. Il va falloir la collaboration de tous ces agents et de tous ces ministères pour améliorer la surveillance du réseau routier. C'est dans ce sens qu'en collaboration avec le ministère de la Justice, nous essayons de trouver des solutions. Je ne pense pas qu'il soit possible pour les agents de la Sûreté du Québec de s'occuper de la pesanteur et je ne pense pas qu'il y a des formations pour cela.

Je pense bien, par exemple, que la Sûreté du Québec, par l'intermédiaire du système de communication qu'elle possède et par d'autres moyens, peut apporter une excellente contribution à nos bleus, à nos agents routiers, et c'est dans ce sens que je me dis qu'on peut améliorer nos services de surveillance, si on met tout le monde ensemble et si on peut obtenir la collaboration de tous les ministères. Que ce soit pour la Loi de la faune, que ce soit pour la surveillance routière, il me semble que la Sûreté du Québec devrait aussi donner sa collaboration.

M. Mailloux: Ce n'est pas mon intention de chicaner le ministre s'il réussit à faire qu'il y ait une meilleure planification du travail des différents corps de police. Je connais comme lui les aberrations que l'on retrouve chez certains gardiens de barrière qui sont affectés à la protection de la faune, doivent regarder passer une personne coupable de l'infraction la plus complète et n'ont pas le droit, de par leur convention de travail, de faire d'arrestation ou quoi que ce soit.

Par contre, je ne pense pas que les officiers qui s'occupent de la Loi des pesanteurs soient habilités par leur convention de travail à sévir contre les infractions aux lois de la circulation pour les véhicules automobiles. Est-ce que je fais erreur?

M. Lessard: On m'informe qu'il y a 1,5% des contraventions qui sont données par les surveillants routiers.

M. Mailloux: A des véhicules de promenade ou simplement à des véhicules...?

M. Lessard: Quand il s'agit vraiment de flagrant délit.

M. Mailloux: Ils sont habilités, par leur

convention de travail et, effectivement, ils le font actuellement?

M. Lessard: Oui.

M. Mailloux: Et cela pourrait être amplifié sans que les conventions de travail soient remises en question.

M. Lessard: Oui. Il serait peut-être possible aussi, un peu comme on le fait aux États-Unis, qu'on ait l'escouade de l'application du Code de la route. Il y a des discussions qui peuvent se faire. On peut envisager différentes modalités, mais je pense bien que, l'important, actuellement, que ce soit concernant...

Une Voix: Des plaintes.

M. Lessard: Parce que j'ai des plaintes des camionneurs ou, par exemple, des hippies qui se promènent sur la route. Les camionneurs informent la Sûreté du Québec et celle-ci dit: En ce qui concerne le camionnage en vrac, ce n'est pas notre problème, alors que c'est vraiment leur problème.

M. Mailloux: M. le Président, j'ai une autre question à poser quant au BVA, mais je préférerais que M. Laflamme soit ici.

M. Lessard: D'accord.

M. Russell: M. le Président, sur la question des pesées, combien a-t-on de balances d'installées dans le Québec maintenant? Combien a-t-on, au programme, d'installations additionnelles à faire? Vous êtes censé savoir cela.

M. Lessard: On n'a pas le chiffre du nombre de balances que nous avons. Nous ne faisons pas la surveillance seulement avec les balances. On se sert de dynamomètres que nous transportons dans les véhicules. Je peux vous donner, par exemple, le nombre de contrôles effectués par balance. En 1977/78, 40 000; nombre d'inspections, 1977/78, 70 000; nombre d'infractions délivrées en vertu de la Loi des transports, 15 000.

M. Mailloux: Est-ce que, quant au dynamomètre, il y a eu des contestations?

M. Lessard: Je pourrais donner le nombre d'infractions—c'est quand même assez important—délivrées en vertu du Code de la route, à la suite de la question que me posait le député de Charlevoix: les dimensions et autres, 30 000; nombre d'enquêtes, 6500.

M. Mailloux: Est-ce que, quant au type de pesée par dynamomètre, il y a encore contestation par certaines cours de justice de ce type d'instrument?

M. Lessard: La contestation a lieu encore...

M. Mailloux: En cours de justice.

M. Lessard: ... sur les balances permanentes, le calibrage.

M. Russell: M. le Président, je veux justement ajouter ceci. Ce qui est fait par ces petites balances, est-ce qu'on se rend compte que c'est efficace?

M. Lessard: C'est efficace.

M. Russell: Ou est-ce simplement les citoyens qui deviennent victimes d'un système qui n'est pas efficace?

M. Lessard: C'est efficace. Je trouve que c'est pour le camionneur. Je comprends que, des fois, littéralement, les gens nous charrient, mais, pour le camionneur, je trouve que c'est très difficile d'application, parce que la balance n'est pas nécessairement placée à l'endroit où il prend les graviers ou autre chose. Je vous avoue qu'il y a une complexité dans cette loi qui est assez sérieuse. Je comprends que les camionneurs la connaissent. Dans le secteur du bois, par exemple, la forêt, il n'est pas facile d'évaluer, par exemple, la pesanteur de dix cordes de bois selon qu'il est sec ou mouillé; on peut avoir une moyenne.

Je sais bien que, lorsque le camionneur arrive, par exemple, dans la première côte, il s'aperçoit qu'il est peut-être plus chargé que normalement. En ce qui me concerne, si j'étais camionneur, je pense que je me plaindrais. C'est pour cela qu'en collaboration avec les fonctionnaires, j'envisage certaines modifications. Mais le problème qui se pose, c'est que si on juge, selon le volume, c'est peut-être plus facile d'application. En ce qui concerne le transport de bois, c'est plus facile, mais cela peut poser certains problèmes. Comme les réseaux routiers et les conséquences néfastes du transport sur le réseau routier se multiplient considérablement selon que vous dépassez une certaine pesanteur, cela crée des problèmes d'entretien du réseau. Il me semble que, globalement, si cela pouvait représenter une moyenne, par exemple, les conséquences de l'un pourraient, en fait, être compensées par l'autre. Mais même si on me dit que c'est fait partout dans les autres provinces et aux États-Unis, que cela fonctionne selon la pesanteur, je vous avoue que je me pose des questions et que, quelquefois, je me dis que les camionneurs, étant donné le système actuel, ont raison. C'est pour eux un système très difficile d'application. C'est une loi difficile à appliquer et on peut s'interroger. Je m'interroge et c'est possible que j'apporte des modifications à ce sujet.

M. Russell: Je crois que le ministre comprend le problème auquel je voulais me référer, c'est justement le transport du bois. Lorsqu'on a un camion chargé de cinq cordes, si on veut, cinq cunits, si je veux me servir des mesures en épinette, et que, le lendemain, le gars charge du sapin, il y a une différence de poids. Ce qui est pis encore, ce sont les transporteurs de copeaux qui

vont prendre du bois âgé peut-être de six mois ou de trois mois, dans l'épinette...

M. Lessard: C'est toujours le problème de transporter de la plume ou des copeaux...

M. Russell: ... et qu'on lui charge sa remorque, que la scierie lui charge sa remorque le camionneur arrive, il s'accroche à sa remorque, part sur la route, se fait arrêter, et souvent pour une bagatelle, parce qu'on garde toujours une mesure de sécurité. Là, on l'arrête, on le colle le long du mur et on lui signifie une contravention. Je pense qu'il y a un manque de compréhension, de flexibilité. A mon sens, on pêche presque le ridicule dans certaines circonstances. Je suis convaincu que c'est difficile pour le ministre de faire une loi flexible de haut en bas. Toute loi est appliquée par des êtres humains qui ont un peu de compréhension et qui ne paralyseront pas une situation qui devient ridicule à sa base même.

M. Lessard: Je suis d'accord, mais on peut difficilement laisser la discrétion sur la loi. Ou bien tu la fais ou bien tu ne la fais pas, parce que cela devient très dangereux. Il reste qu'on permet quand même une certaine différence. Il y a une marge.

Le problème que nous rencontrons chez les camionneurs, c'est qu'ils se disent tout le temps, à cause des tarifs, etc.: on va aller jusqu'au bout de la marge, et quand ils y vont, ils ont des bonnes chances de la dépasser, cette marge de manoeuvre.

M. Mailloux: Je pense que le ministre devra accepter la marge de sécurité de 10%, qui est accordée, et qui est une marge quand même assez sécuritaire. J'avais insisté pour qu'elle demeure; elle est demeurée, mais si le ministre veut étudier les infractions qui sont collées aux camionneurs, il reconnaîtra, possiblement, toujours les mêmes personnes qui, continuellement, ne veulent jamais accepter aucune loi, si large soit-elle. C'est un autre problème aussi, celui-là, quelle que soit la tolérance que vous accordez.

M. Russell: M. le Président, je ne veux par argumenter là-dessus. Je voulais simplement citer ceci pour que le ministre, lorsqu'il fera certaines modifications à la loi, en soit conscient. Je sais que, dans certains cas, il y a une marge de 10% de souplesse, mais je peux dire au ministre actuel, j'aurais pu le dire à l'ancien ministre: il y a des infractions qui ont été payées, la marge de 10% n'existait pas, à tel point que je connais une scierie qui a fait installer une balance pour éviter les infractions, parce que ça devenait trop fréquent, il y avait trop de variations. On remplit toujours une boîte dans les mêmes dimensions. Cela peut varier, beaucoup plus que de 10%. Donc, pour éviter les infractions répétées, on a mis une balance, et maintenant, le chauffeur part, sa pesée en main, parce que les petites balances dont on parle, quand on voit une vanne de 45 pieds, qui a trois séries de roues, ça ne pèse pas trop bien. Il n'y a

pas de souplesse là. Ce que le fonctionnaire dit, c'est ça qui compte. Le propriétaire paie.

M. Lessard: Maintenant, vous avez le droit de vous défendre. C'est comme les infractions au Code de la route. Lorsque la Sûreté du Québec vous plaque un billet, vous l'acceptez ou vous le contestez devant les tribunaux.

M. Russell: M. le Président, oui, je suis prêt à me défendre si on est trois dans l'auto, qu'il n'y a que deux policiers et que j'ai la preuve d'avoir été maltraité indûment, mais si je suis tout seul dans mon auto face à deux officiers, je n'ai qu'à me taire et payer, même si j'ai raison. La même chose s'applique, dans bien des cas, lorsqu'on n'a pas de preuve.

Mais ce qui est drôle dans la situation actuelle, depuis que nous avons la balance et que le chauffeur se promène avec sa pesée, même si les petites balances ne marchent plus, on ne fait plus de poursuites. On ne paie plus d'infractions. C'est là que je dis que les petites balances, j'y ai moins confiance qu'avant. Je pense que dans bien des cas, ces infractions ne sont pas tout à fait justifiées et des gens sont exploités. C'est la raison pour laquelle je demande au ministre de faire en sorte qu'on installe des balances, comme cela se fait dans les autres provinces, pour être certain, à chaque fois qu'il y a une infraction, qu'elle soit justifiée et que le contribuable soit bien traité. Aujourd'hui, cela coûte assez cher pour se promener sur les routes, qu'on soit au moins bien traité.

M. Lessard: D'accord, maintenant, quand on sent qu'il y a quelque chose, en tout cas, que la marge est dépassée, c'est que, normalement, on les amène à une balance permanente.

M. Mailloux: M. le Président...

Le Président (M. Boucher): Etant donné que nous sommes à l'heure de l'ajournement, est-ce que la commission est prête à adopter le programme 2 ou si on doit ajourner?

M. Lessard: Programmes 2 et 3.

M. Mailloux: M. le Président, je pense qu'il reste très peu de questions au programme 2, dans tous ses éléments. Je ne voudrais pas qu'il soit accepté immédiatement, parce qu'il y a eu des questions de posées et qu'on doit nous fournir les réponses ultérieurement. Est-ce qu'il serait possi-

ble de savoir quand la commission siégera de nouveau? Si, à ce moment-là, on pouvait aller au programme 3: Construction et entretien du réseau routier — cela ne retient pas les mêmes fonctionnaires—quitte à ce qu'à une dernière séance on puisse de nouveau avoir M. Charland, parce qu'il sera également question des problèmes des transports maritime et aérien? Il y aura peut-être quelques questions où il sera nécessaire de l'avoir à vos côtés.

M. Lessard: Je n'ai aucune objection à accepter la suggestion du député de Charlevoix. On pourrait retarder M. Laflamme et... Si c'était fini, on pourrait...

M. Mailloux: Pour autant...

M. Lessard: Est-ce que le député de Charlevoix me propose de terminer le programme 2, en fait; et, après cela, de passer au programme 3?

M. Mailloux: Non, je disais simplement que, quant au programme 2, pour autant que nous aurons les réponses sur l'immatriculation, quand ce sera déposé, on pourra accepter très vite ce programme, sauf que si on nous disait que, lors de la prochaine séance, on discutera principalement des programmes 3 et 4, comme cela concerne les mêmes fonctionnaires, construction et entretien...

M. Lessard: D'accord! En tout cas...

M. Mailloux: ... et, à une dernière séance, s'il était nécessaire de faire revenir celui qui s'occupe des personnes et des marchandises, on traiterai des autres...

M. Lessard: Je suis d'accord. Pour terminer, concernant le temps où on devra siéger, le leader parlementaire du gouvernement a l'intention de demander à l'Opposition si elle est d'accord pour faire siéger une deuxième commission cet après-midi. Si nous avons l'unanimité, nous siégerons. Sinon, nous siégerons demain matin à dix heures. D'accord?

M. Mailloux: Ce sera annoncé aujourd'hui en Chambre.

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

(Fin de la séance à 13 h 4)