



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 (3)

Le 21 avril 1977 — No 35

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Immatriculation des véhicules.	B-1257
Sécurité routière.	B-1260
Transport interprovincial.	B-1260
Construction du réseau routier.	B-1262
Conservation du réseau routier.	B-1288
Transport maritime et aérien.	B-1296
Transport aérien gouvernemental.	B-1306
Transport scolaire.	B-1309

Participants

M. Jules Boucher, président

M. Lucien Lessard
M. Raymond Mailloux
M. Armand Russell
M. Gilles Michaud
M. Robert Burns
M. Michel Gratton
M. Roland Dussault
M. Jean-Guy Larivière
M. Georges Vaillancourt
M. Julien Giasson

L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances

*Adresse: Service des Documents Parlementaires
Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement, Québec
G1A 1A7*

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le jeudi 21 avril 1977

**Etude des crédits du ministère
des Transports**

(Dix heures vingt et une minutes)

Le Président (M. Boucher): Les membres de la commission pour aujourd'hui seront: M. Brasseur (Lac-Saint-Jean), M. Caron (Verdun), M. Dusault (Châteauguay), M. Gratton (Gatineau), M. Grenier (Mégantic-Compton), M. Guay (Tascheveau), M. Lefebvre (Viau), M. Lessard (Saguenay), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Michaud (Laprairie)...

M. Russell: M. Dubois.

Le Président (M. Boucher): ...M. Claude Dubois remplace...

M. Russell: M. Grenier.

Le Président (M. Boucher): ... M. Grenier, M. Mailloux (Charlevoix), M. Michaud (Laprairie), M. Ouellette (Beauce-Nord), M. Gendron (Abitibi-Ouest) remplace M. Perron (Duplessis); M. Rancourt (Saint-François), M. Russell (Brome-Missisquoi), M. Samson (Rouyn-Noranda), M. Vailancourt (Orford).

Nous en étions au programme 2.

Immatriculation des véhicules

M. Lessard: M. le Président, je voudrais répondre à certaines questions qui m'avaient été posées hier par le député de Charlevoix, concernant le programme 2, élément 2. Le député de Charlevoix demandait certains renseignements concernant le nombre de véhicules de promenade immatriculés en 1976. Ce nombre est de 2 251 968. Je pourrai transmettre le document au député de Charlevoix après la séance. Le revenu total provenant de cette immatriculation a été de \$92 394 080.

M. Mailloux: Est-ce que le ministre vient de me dire que chacun des partis pouvait avoir une copie?

M. Lessard: On pourra en faire faire des photocopies.

M. Mailloux: Oui.

M. Lessard: Concernant l'immatriculation de certains types de véhicules et particulièrement les droits d'immatriculation de ce type de véhicules, actuellement, en ce qui concerne les autobus publics de 45 passagers et pesant 20 000 livres, le droit d'immatriculation est de \$301. Les droits de la Commission des transports de Québec sont de \$52 par autobus. Le total, \$353. Les autobus scolaires pesant 9500 livres...

M. Mailloux: De quel type d'autobus vient-on de parler, à \$301 plus \$52? Est-ce le type d'autobus interurbain?

M. Lessard: Public ordinaire. Les autobus scolaires de 9500, \$2.50.

M. Mailloux: Qu'est-ce que c'est, \$2.50? La livre?

M. Russell: \$2.50, c'est seulement les plaques, il n'y avait pas d'enregistrement. Cela fait longtemps, cela a toujours existé. C'est la même chose qu'un camion qui appartient à une municipalité, c'est \$2.50. Quel va être l'enregistrement...

M. Lessard: Ce sont des autobus scolaires privés. En tout cas, il y a un rajustement qui va venir tout à l'heure.

M. Russell: Cela va coûter combien à l'avenir?

M. Lessard: On va le voir.

M. Russell: D'accord.

M. Lessard: Les camions, poids net, 7000 livres, deux essieux, droit d'immatriculation, \$131; droit de la Commission des transports de Québec, \$17; total, \$148. Poids net, 12 000 livres, trois essieux, droit d'immatriculation, \$268.50; droit de la Commission des transports de Québec, \$52; total, \$320.50.

Camions élevés avec remorque, de 14 000 à 90 000 livres et plus, droit d'immatriculation, \$1200; droit de la Commission des transports de Québec, \$402, total: \$1602; poids net, 12 000 livres, droit d'immatriculation, \$268.50, droit de la Commission des transports de Québec, \$52, total: \$320.50; remorque de 8000 livres, droit d'immatriculation, \$158.50, droit de la Commission des transports, \$27, total: \$185.50. Si on fait une combinaison entre, d'une part, le tracteur plus les remorques, le tracteur, \$320.50, plus deux remorques à \$185.50, plus un essieu auxiliaire de 2000 livres, \$73, total: \$765.

Les systèmes futurs: Autobus pesant 20 000 livres, 45 passagers, 6675 livres pour les passagers, \$296, plus \$110, ce qui veut dire \$406 à comparer à \$353, selon le système proposé par le ministre des Finances.

Autobus scolaire de 45 passagers de 90 000 livres, droit d'immatriculation, \$104, par rapport à \$2.50, mais il faut quand même souligner que \$2.50, c'était plus ou moins sérieux.

M. Russell: C'était raisonnable. Ce n'était pas cher.

M. Lessard: Non, ce n'était pas cher.

M. Michaud: Cela ne payait même pas les plaques.

M. Lessard: Cela ne payait même pas le coût des plaques.

Pour eux, on ne peut pas dire que la pénalisation est tellement forte. Camions, 7000 livres, de deux essieux...

M. Russell: 900%.

M. Lessard: ... poids total en charge, 30 000 livres, droit d'immatriculation, \$322, droit de la Commission des transports de Québec, \$118, ce qui fait \$440.

M. Russell: Comparativement à quoi?

M. Lessard: Comparativement à \$148...

Camion de 12 000 livres, trois essieux, poids total en charge, 50 000 livres droit d'immatriculation, \$562, droit de la Commission des transports de Québec, \$190, \$752.

M. Russell: Comparativement à?

M. Lessard: Comparativement à \$320.50.

Les 33% de contrôle s'établissent sur l'ensemble de la flotte et non pas sur chacun des véhicules. Passons! Camion avec remorques, poids total en charge, 126 000 livres, droit d'immatriculation, \$1738, droit de la Commission des transports, \$543.40; trois remorques, droit d'immatriculation à \$20 chacune, \$60, droit de la Commission des transports à \$22 chacune, \$66, total: \$2507.40, par rapport à \$1602.

M. Mailloux: Est-ce que le tableau que va tantôt remettre le ministre aux différents partis de l'Opposition va comprendre les parallèles? Oui?

M. Lessard: Oui.

M. Mailloux: Pas de problème.

M. Lessard: En fait, là, on calcule le maximum, parce que 126 000 livres, ça s'applique très rarement.

M. Russell: Vous avez le droit à 110 000 livres.

M. Lessard: C'est le maximum permis sur les routes.

M. Russell: Je croyais que c'était 110 000. Je m'excuse.

M. Vaillancourt (Orford): Est-ce que le ministre ne pourrait pas déposer tout de suite les tableaux?

M. Mailloux: Oui, il va les déposer.

Est-ce qu'on veut me confirmer que le poids total en charge d'un camion-remorque qui pourrait aller jusqu'à 126 000 livres n'est pas immatri-

culé comme tel? C'est à 126 000 qu'on va l'immatriculer, comme poids total en charge?

M. Lessard: Comme poids total en charge. Au-delà, cela dépasse les normes du ministère.

M. Mailloux: Mais c'est le maximum qu'on va lui exiger comme immatriculation?

M. Lessard: C'est cela. C'est le maximum qu'on peut exiger.

M. Russell: Suis-je dans l'erreur quand j'affirme que, même pour utiliser un camion à 110 000 livres, cela prend un permis spécial?

M. Lessard: Cela dépend de la configuration du camion. Si le camion est fait selon les normes ordinaires, c'est le maximum qu'on permet, 126 000 livres.

M. Mailloux: Cela dépend de la largeur de l'essieu et de choses comme cela?

M. Lessard: C'est cela.

Le train, un tracteur avec deux remorques, poids total en charge, 100 000 livres, droit d'immatriculation \$1322, droit de la Commission des transports, \$418, deux remorques plus tandem, droit d'immatriculation à \$20 chacun, \$60 droit de la Commission des transports, \$22 chacune, \$66, total \$1966.

Le contrôle d'augmentation de 33% se fait sur l'ensemble de la flotte. On calcule donc le total et le maximum permis en ce qui concerne l'augmentation de \$33 pour cette année, 33%, dis-je, pour cette année.

M. Vaillancourt (Orford): M. le Président, avec les nouveaux taux qui vont être calculés d'après la charge, cela veut-il dire que ce montant va augmenter du double du...

M. Lessard: Si c'est un camion individuel, il augmente selon les pourcentages, selon les prix que je vous donne.

M. Vaillancourt (Orford): Pourrait-on avoir un exemple?

M. Lessard: Si le camionneur n'a qu'un camion par exemple, sa flotte totale est d'un camion, l'augmentation maximale des tarifs est de 33%.

M. Vaillancourt (Orford): Admettons que c'est un camion...

M. Lessard: Je vous donne des exemples, je n'ai pas ma calculatrice.

M. Vaillancourt (Orford): Admettons un camion qui transporte du gravier, il est immatriculé avec son poids vide?

M. Lessard: Si on prend par exemple le ca-

mion de 7000 livres, deux essieux. Un individu a un seul camion. Selon les droits actuels d'immatriculation, il payait \$148; selon le système actuel, il paierait \$440, mais, comme il n'a qu'un camion, il faut corriger et l'augmentation maximale serait de \$148 plus 33 1/3%, c'est-à-dire que ce ne serait pas cette année \$440, mais \$148 plus 33 1/3%. Après trois ans, elle sera de \$440.

M. Vaillancourt (Orford): C'est 33 1/3% par année pendant trois ans pour arriver au maximum?

M. Lessard: Sur la flotte. Si, par exemple, vous avez un individu qui a trois camions, selon des caractéristiques différentes, on fait l'immatriculation camion par camion et, ensuite, on corrige—plus le maximum qui serait permis comme augmentation, ce serait 33%. Pour tout camion.

M. Vaillancourt (Orford): C'est pour un camion à bascule. Maintenant pour un camion-remorque, un "trailer", comme on appelle cela couramment?

M. Lessard: Pour le "trailer", ce sera la même chose. Si l'individu n'a qu'un camion, on fait l'immatriculation au prix...

M. Vaillancourt (Orford): S'il est immatriculé à 31 000 livres, le droit de charge est de 74 000 livres, c'est donc dire que cela va aller jusqu'à 74 000 livres pour la pesanteur maximum permise. Un tiers cette année, un tiers l'an prochain, jusqu'à 74 000 livres, c'est cela?

M. Lessard: C'est cela.

M. Russell: De quelle façon va-t-on contrôler une société qui a quinze camions?

M. Lessard: Voici, on fait l'immatriculation camion par camion, selon les caractéristiques de chacun des camions. Une fois qu'on a totalisé les droits d'immatriculation de chacun des camions, on applique le contrôle des 33%.

M. Russell: De l'augmentation.

M. Lessard: C'est cela. Alors, est-ce que chacun des députés a...

M. Russell: Est-ce que c'est la même chose pour les autobus scolaires?

M. Lessard: Non. Je pense bien que c'est un rajustement tout à fait normal. Franchement, à \$2.50, le gouvernement payait pour leur donner leur permis d'immatriculation.

M. Russell: Le gouvernement, M. le Président, va continuer à payer de la même façon.

M. Lessard: Pardon?

M. Russell: Le gouvernement va payer la

même chose. Il va augmenter ses contrats de transport?

M. Lessard: De \$2.50 à \$104.

M. Mailloux: Ce n'est pas mon intention d'apporter des commentaires ce matin, quant à l'immatriculation, poids total en charge. Cela m'avait d'ailleurs été suggéré déjà depuis deux années. J'avais repoussé moi-même une telle imposition de taxe, sachant les répercussions que cela entraînerait sur le coût du transport de la marchandise et des personnes. Je voudrais quand même faire l'analyse des augmentations considérables que devront subir les détenteurs de tels permis. Par contre, il est indiscutable que ce sera toujours non pas celui qui possède un camion ou des camions ou des autobus, ce sera toujours le public qui va payer parce que, d'ici quelques semaines, on verra d'abord l'ensemble des camionneurs se retrouver devant la Commission des transports pour demander une augmentation des taux correspondant aux dépenses supplémentaires qu'ils devront assumer. De toute façon, je sais que ce n'est pas le ministre des Transports qui est responsable de l'augmentation lui-même. Le ministre des Finances cherche désespérément des moyens d'augmenter le rendement des taxes dans la province de Québec.

M. Lessard: Il faut réparer les pots cassés de l'ancien gouvernement.

M. Mailloux: Non. Je pourrais dire, quand on analyse comme il faut la situation financière qui vous était faite le 15 novembre, nonobstant les Jeux olympiques, si la cote du Québec est restée AA, ce n'est pas en considération de ce qui existait dans le Québec il y a quinze ans. C'est la situation financière qui existait le 15 novembre dernier qui donne une cote AA. Je pense bien que ce serait élaborer longuement sur la situation financière du Québec et il y aura d'ailleurs d'autres moyens d'en discuter. Pardon?

M. Lessard: On va laisser cela au ministre des Finances.

M. Mailloux: On va laisser cela au ministre des Finances. De toute façon, M. le Président, je remercie le ministre de nous avoir donné des tableaux qui permettront aux différents partis d'Opposition de faire leurs propres études sur l'imposition de ces taxes. Quant à moi, je n'ai pas d'observations supplémentaires à apporter à ce moment-ci. Je réserve mes commentaires pour plus tard.

M. Lessard: D'accord.

Le Président (M. Boucher): Alors, ce...

M. Russell: Quant à moi, M. le Président, je n'ai pas de commentaires à ajouter à l'information que nous a donnée le ministre. On aura d'autres occasions de le faire, parce qu'il s'agit là de nous

démontrer les augmentations de taxes qui ont été imposées, comme l'a dit l'ancien ministre des Transports, non pas par le ministre des Transports, mais par le ministre des Finances. Donc, on s'adressera au ministre des Finances pour en parler.

M. Lessard: Comme je l'ai dit, je suis moi-même pénalisé. Je m'habillais chez les enfants, je vais maintenant être obligé de payer les taxes.

Sécurité routière

M. Mailloux: Si on me le permet, avant le départ du sous-ministre responsable du Bureau des véhicules automobiles, je voudrais d'abord dire la satisfaction que j'ai eue de travailler avec celui qui est sous-ministre responsable du Bureau des véhicules automobiles. Tout le monde connaît, je pense, sa gentilhommérie, de même que les qualités que l'on retrouve chez ce fonctionnaire des plus attachants. Je voudrais dire quelques mots de la sécurité routière. Je pense que, malgré le peu d'attention qu'on a accordé à la loi 13, malgré que le gouvernement n'ait pas encore donné des ordres convaincants pour faire respecter cette loi, je pense que les premières statistiques qui sont connues du public indiquent que si nous avions eu environ 1800 mortalités en 1975, nous avons déjà sauvé, semble-t-il — le ministre pourra le confirmer — 314 ou 315 vies humaines sur 1800. C'est déjà un pourcentage très considérable. J'imagine que, quant aux blessures importantes à la colonne vertébrale, au thorax, à la boîte crânienne, c'est également un pourcentage important qui a pu être épargné en blessures. Cela indique quand même au ministre des Transports quelle importance il doit attacher, dans la prochaine année, à convaincre le public de bien respecter l'ensemble des modifications qui sont ou qui seront apportées de manière plus importante, j'imagine, en cours d'année au Code de la route.

Si on veut espérer un jour une baisse des primes d'assurance-automobile, c'est d'abord et avant tout à l'élément sécurité routière qu'on réussira, je pense, à convaincre le grand public que, s'il veut payer moins cher, il lui appartient de se discipliner davantage.

M. Lessard: Est-ce que le député de Maison-neuve aurait des questions?

M. Mailloux: J'espère qu'il va respecter les limites de vitesse...

M. Burns: Je viens donner un coup de main, M. le ministre, à l'Opposition.

M. Lessard: Je retiens les remarques du député de Charlevoix. Je m'informais tout à l'heure si nous avions une réponse concernant la question soulevée hier par le député de Charlevoix, pour savoir le nombre de contraventions pour les ceintures de sécurité. Le président du Bureau des véhicules automobiles m'informe qu'il n'a pas ces chiffres.

Soyez convaincus que je suis heureux d'avoir la collaboration de l'Opposition. Nous allons, comme je l'ai annoncé d'ailleurs, reprendre la campagne de publicité pour le port de la ceinture de sécurité et aussi pour les limites de vitesse. Nous allons entreprendre une campagne à ce sujet, parce que, comme le dit le député de Charlevoix, je pense que — et c'est sur ça qu'on se base un peu — si on veut faire baisser les primes d'assurance-automobile, il va falloir diminuer le nombre des accidents au Québec.

M. Mailloux: Si je comprends bien les réponses du ministre, il n'y a pas de chiffres disponibles sur les contraventions qui auraient pu être signifiées à ceux qui n'ont pas respecté le port de la ceinture de sécurité. Je sais que les corps policiers, en général, ont été plus que tolérant, sauf quelques exceptions. C'est ce que je comprends de la situation.

M. Lessard: D'accord. On envisage actuellement la possibilité de faire des barrages, on va faire une bonne campagne de publicité au cours du mois de mai et, suite à ça, on va appliquer — j'en parlais avec le ministre de la Justice — des mesures pour que la loi soit respectée.

M. Mailloux: M. le Président, je n'ai pas d'autres questions au programme 2.

Transport interprovincial

M. Russell: J'aimerais simplement obtenir des informations de la part du président. Je me demande si c'est bien l'endroit où l'on peut poser des questions en ce qui concerne les lois régissant le transport au Québec. Actuellement, il y a certaines sociétés qui manufacturent au Québec, qui ont des dépôts en Ontario et qui ont des véhicules enregistrés en Ontario pour faire des livraisons dans notre province. Ces véhicules, pour revenir au Québec chercher de la marchandise, sont obligés d'avoir un permis du Québec. Par contre, l'inverse n'existe pas.

M. Lessard: Est-ce que vous voudriez que le directeur du Bureau des véhicules automobiles vous donne les explications, puisque ce sont des explications techniques?

M. Russell: A condition qu'il parle au nom du ministre.

M. Lessard: Au nom du ministre.

M. Russell: Je n'ai aucune objection.

M. Lessard: D'accord.

Le Président (M. Boucher): S'il y a consentement de la commission?

M. Mailloux: Il y a consentement.

Le Président (M. Boucher): Alors, allez-y.

M. Lessard: Il existe entre le Québec et l'Ontario une entente de réciprocité au niveau des véhicules de transport non rémunérés, dans le sens qu'un camionneur ou un fabricant de produits du Québec peut utiliser ses propres véhicules pour livrer en Ontario ses produits sans nécessiter d'immatriculation en Ontario. Le fabricant de l'Ontario peut faire exactement la même chose avec ses produits au Québec. En ce qui concerne le transport moyennant rémunération, ça nécessite au Québec et en Ontario un permis des commissions de transport, il n'y a pas de réciprocité pour les plaques d'immatriculation. La différence qui m'est signalée réside plus dans la qualité de la surveillance du transport sur les routes que dans la loi elle-même, dans le sens que c'est moins surveillé dans certains coins de l'Ontario et que ça l'est plus dans certains coins du Québec. Si bien que, de temps à autre, il y a des incidents qui sont des incidents policiers plus que légaux.

M. Russell: Si je comprends bien la loi, vous pénalisez un industriel qui fabrique au Québec et qui a un dépôt en Ontario comme c'est souvent nécessaire. Actuellement, pour faire ces livraisons en Ontario, ça lui prend un camion immatriculé en Ontario. Mais il ne peut pas venir chercher de ce produit au Québec pour en faire la distribution en Ontario. Par contre, si ce même manufacturier produit en Ontario, il peut venir livrer au Québec.

En somme, ce qui arrive avec certaines sociétés, c'est ça qui est un peu piquant, c'est qu'il y a des fabricants ontariens qui sont des compétiteurs pour les Québécois, qui ne paient pas d'enregistrement.

Si nous voulons essayer de nous servir de cette fabrication et du même camion pour venir chercher du produit fabriqué au Québec pour le distribuer en Ontario, nous sommes pénalisés par un enregistrement...

M. Lessard: L'entente de réciprocité qui existe actuellement stipule que s'il n'y a de place d'affaires que dans l'une des deux juridictions, la réciprocité est pleine et entière et il n'y a pas de droit d'immatriculation.

S'il y a une place d'affaires dans les deux juridictions, il doit y avoir une immatriculation dans ces deux juridictions, si bien que le manufacturier du Québec qui a une place d'affaires en Ontario, ne pourra pas utiliser, en Ontario, ses camions du Québec, sans plaque d'immatriculation du Québec. L'inverse est vrai. Le manufacturier ontarien qui a une place d'affaires au Québec ne peut pas utiliser, au Québec, ses camions avec une plaque de l'Ontario seulement. Cela lui prend une plaque du Québec.

Je sais qu'il y a de nombreux débats pour savoir ce qu'est une place d'affaires. Une adresse postale, un bureau d'avocat, un entrepôt, est-ce que ce sont des places d'affaires? C'est de là que peuvent résulter les problèmes que vous avez soulevés. Mais en principe, au niveau de l'entente de réciprocité, c'est la place d'affaires, ce qui fait toute la différence.

En autant que c'est bien précisé, il n'y a pas

de problème, il n'y a pas de pénalisation ni pour un ni pour l'autre.

M. Russell: Il y a certainement une pénalisation, parce que, actuellement, une compagnie peut, si elle veut, fabriquer son produit en Ontario et venir vendre son produit au Québec. Il peut aussi avoir une place d'affaires au Québec, réduire sa production et vendre seulement au Québec.

Ce qui arrive, c'est que vous enlevez au Québec par cette façon de procéder, une production plus élevée. Il réduit sa production au Québec et il s'installe une production en Ontario. C'est tout ce qui arrive. Cette entente est un désavantage pour les manufacturiers. Je ne dis pas que cette entente n'est pas justifiable. Si vous me dites qu'elle va aux deux côtés, oui.

Mais il est arrivé ceci et je parle en connaissance de cause, parce que je suis pris dans le panneau avec cela. On a des compétiteurs qui sont "sur la ligne" de l'Ontario, 75% de leur production est vendue au Québec et ils paient une plaque de l'Ontario seulement. Dans le cas actuel, on avait...

M. Lessard: ...voir les listes aussi...

M. Russell: Oui.

M. Lessard: ...des Québécois qui sont...

M. Russell: Mais n'oubliez pas que si vous déchargez votre voyage dans un entrepôt qui est nécessaire pour la livraison, en Ontario, cela vous prend un camion immatriculé de l'Ontario. Donc on l'a. Mais ce camion ne peut pas venir charger un produit au Québec.

Le manufacturier de l'Ontario peut venir chercher sa matière première au Québec, s'il manufacture en Ontario, et il ne paiera pas d'enregistrement. En résumé, le manufacturier ontarien vient chercher la matière première, s'en va la manufacturer en Ontario et vient la revendre au Québec.

M. Lessard: Mais on m'indique qu'au niveau des matières premières ce n'est pas la même chose. Il ne livre pas son produit, à ce moment-là.

Evidemment, la question est hautement technique et, au niveau purement légal, comme je le mentionnais, le jeu se fait au niveau de la place d'affaires. S'il n'y a aucune place d'affaires, ailleurs que dans la province où il produit, l'entente de réciprocité joue de façon adéquate.

S'il y a des jeux au niveau de la production pour avoir des places d'affaires dans les deux juridictions, il n'a pas intérêt, parce qu'à ce moment-là il faudrait des plaques dans les deux juridictions. Il n'a pas intérêt actuellement, ou il n'avait pas intérêt à produire en Ontario, parce que les droits d'immatriculation sont à peu près le tiers ou le quart plus élevé en Ontario qu'au Québec. Dans ce sens-là, cela jouerait à l'avantage des possesseurs de camions québécois.

M. Russell: C'est une réglementation qui existe depuis combien de temps?

M. Lessard: Depuis 1933, à peu près.

M. Russell: Est-ce que cela ne serait pas le temps qu'on repousse un peu, qu'on la révise?

M. Lessard: Là-dessus, il y a des négociations...

Il y a bien des choses qu'on va dépoussiérer.

M. Russell: M. le Président, c'est sérieux. Je crois que cette réglementation avait été passée, dans le temps, pour protéger les transporteurs de lait. Depuis ce temps-là, on l'applique et je vous dis: Examinez la situation comme il faut et je vous dis qu'il y a certains avantages pour les manufacturiers québécois. On a continué, quand même, étant donné la position de la société, à "se licencier". Mais on aurait pu simplement augmenter notre production en Ontario et éviter tout cela. Mais on a quand même maintenu notre production ici parce que 75% de la production est faite au Québec.

M. Lessard: Actuellement, nous avons mis sur pied un comité réunissant la province de l'Ontario et la province de Québec, pour étudier cette réglementation et la moderniser, s'il y a lieu.

M. Russell: Tout ce que je demande, c'est qu'étant donné qu'elle existe depuis 1930, cela fait déjà plus de quarante ans, dans ce temps-là, c'étaient plutôt des voitures et cela affectait moins l'économie des deux provinces.

On pourrait peut-être l'examiner, peut-être qu'elle demeurera, avec un peu de modifications.

M. Lessard: D'accord.

Le Président (M. Boucher): Sommes-nous prêts à adopter le programme 2?

M. Mailloux: Ce ne sera pas long.

M. Lessard: Adopté.

Le Président (M. Boucher): Adopté.

M. Mailloux: Adopté.

Le Président (M. Boucher): Programme 3?

Construction du réseau routier

M. Mailloux: M. le Président, au programme construction du réseau routier, est-ce que le ministre veut me dire d'abord, si, comme j'en avais l'habitude, après la discussion des crédits, c'est son intention de faire parvenir à tous les députés de la Chambre, le programme de leur comté?

M. Lessard: Comme je l'ai dit, les bonnes choses qui avaient été entreprises par l'ancien ministre...

M. Mailloux: Il les garde.

M. Lessard: ...on les garde.

M. Gratton: C'en était une.

M. Lessard: Vous recevrez, après l'adoption des crédits, toutes les informations nécessaires, comté par comté.

M. Mailloux: En tâchant de chercher les mauvaises.

M. Lessard: La semaine prochaine, vous devriez normalement recevoir cela. Ce qui veut dire qu'on ne devrait pas, normalement, s'engager dans une discussion, comté par comté, parce que si chacun des députés devait passer à la commission parlementaire, on n'en sortirait pas.

M. Mailloux: M. le Président, ayant déjà subi ce supplice, je suis d'accord avec le ministre pour qu'on parle principalement des projets importants que le ministère mettra de l'avant ou continuera.

Avant de tomber dans les distributions, région par région, il y a eu des travaux qui ont été arrêtés, après le 15 novembre dernier... Je peux comprendre le ministre des Transports d'avoir...

M. Lessard: Il faut préciser: Il n'y a pas eu de travaux d'arrêtés, il y a des contrats qui n'ont pas été donnés.

M. Mailloux: Je m'excuse, M. le Président, d'avoir "fourché"... C'est exact que certains contrats ont été demandés et les soumissions publiques ont été retirées ou on n'y a pas donné suite.

Je peux comprendre le ministre des Transports quand il a suspendu l'appel de soumission concernant l'entente sur laquelle nous nous étions entendus en principe, mon collègue, M. Gérard-D. Levesque, l'ex-ministre de l'Expansion économique régionale et moi-même. Nous nous apprêtions à signer une entente pour certains axes qui comprenait le doublement des voies dans la région du Cap-Berthier, je pense, de même que certains travaux préliminaires pour la route Alma-La Baie. Comme cette entente n'était pas signée, j'imagine, étant donné que la discussion se poursuit, que le ministre des Transports avait le droit de mettre fin à ces demandes de soumissions.

La question, par contre, que je veux lui poser: Est-ce que d'abord on a arrêté les travaux de la construction de la desserte de l'aéroport de Québec, entente, elle, qui était signée, contrat qui avait été demandé? L'entrepreneur a-t-il eu le feu vert? Est-ce qu'on exécute les travaux, étant donné que l'entente était paraphée?

La deuxième question que je voudrais poser... Le ministre pourra répondre au fur et à mesure. J'imagine qu'on aurait un peu plus de clarté. J'aurais fait une promesse, à Victoriaville même, en — je pense que ses officiers pourront me corriger si je fais erreur — 1975, je pense, pour entreprendre, à la période automnale ou au printemps suivant, certains travaux sur des parties de la

route 55. Je ne sais pas quel ministre a dit qu'il n'y avait absolument rien au budget et qu'on avait mis fin au contrat qui a été accordé pour le viaduc, si je peux me rappeler le nom... Est-ce qu'on pourrait m'aider en me donnant le nom du viaduc en question?

M. Lessard: C'est cela que je demande. C'est au carrefour de l'autoroute 20 et de la 55, mais il y a un viaduc à donner.

M. Mailloux: C'est cela, mais il y a un nom de paroisse.

M. Lessard: Sainte-Eulalie.

M. Mailloux: Non, ce n'est pas Sainte-Eulalie, un contrat de \$12 millions, près de Victoriaville. De toute façon, M. le Président...

M. Lessard: Saint-Albert.

M. Mailloux: ... pour Saint-Albert, je précise ceci: Il est vrai qu'à l'intérieur de la programmation budgétaire, il n'y aurait aucun crédit pour ce contrat. Au printemps 1976, malgré les doléances des gens de la région qui m'accusaient de ne pas avoir respecté mes promesses faites à Victoriaville, j'avais répondu qu'aussitôt que certains crédits pourraient être dégagés du budget, je ferais l'impossible pour tâcher de commencer certains des travaux que nous avions promis. S'il n'y avait aucun crédit initial qui apparaissait au budget, il ressort qu'en période d'été, en 1976, il y a eu une grève importante des entrepreneurs en construction. Il y a eu un temps moins favorable qu'en 1975. Nous avons tellement dégagé de crédits que, malgré la période électorale dont on a parlé, malgré d'autres phénomènes, il ressort que le ministre des Transports a pu faire en sorte qu'il y ait quelque \$40 millions de crédits retournés à la trésorerie, c'est ce qu'on a dit hier...

M. Lessard: \$29 millions à la construction.

M. Mailloux: ... dont \$29 millions à la construction. On a pu faire un transfert de crédits de \$17 millions au poste d'expropriation pour faire en sorte qu'on soit moins engagé pour les années suivantes. C'est donc dire qu'il y avait des crédits de disponibles en raison de la grève de la construction et en raison du retard dans les travaux, parce que cela, n'engageait le budget de l'année financière qui vient de se terminer le 31 mars, en donnant ce contrat, que pour environ \$1 million ou \$1,5 million. Il y avait possibilité pour le ministre de recommander que la différence soit au budget actuel. Alors, je n'accuse pas le ministre d'avoir dit qu'il n'y avait rien au budget et que ce n'était pas mon droit de commander un tel travail. Je dis que j'avais toute la disponibilité budgétaire requise pour commencer ces travaux et les faire exécuter dans les deux années financières dont on parle. Il est possible que le gouvernement actuel ne veuille pas donner suite à ce travail, mais je voudrais que le ministre me dise quelles sont les raisons pro-

fondes qui l'ont invité à ne pas donner suite à ce contrat. Parce que je n'ai jamais été au-delà de l'enveloppe budgétaire qui m'a été accordée, et la preuve en est faite par les crédits périmés et les transferts de crédits qu'on a pu faire à ce poste de construction. J'aimerais, avant de poser d'autres questions, que le ministre nous donne des réponses, et sur la desserte de l'aéroport, ici, à Québec, et sur le contrat de Saint-Samuel.

M. Lessard: Il faut quand même dire ceci. C'est que nous avons, comme je l'ai souligné, au ministère des Transports, un budget qui est limité. Il faut répondre à ce qui nous apparaît — c'est peut-être relatif, subjectif — être des priorités. Lorsque j'ai eu à analyser le budget, je l'ai fait projet par projet. En ce qui concerne la continuation de l'autoroute 40 dans le secteur de l'Ancienne-Lorette, j'ai constaté, à ce moment, que la construction de l'autoroute 40 était parallèle au boulevard Charest. En ce qui me concerne, j'ai reçu des renseignements, et je pense que ces renseignements étaient confirmés par les expériences personnelles que j'avais de la circulation sur le boulevard Charest. J'avais des renseignements selon lesquels le boulevard Charest n'était pas utilisé au maximum et pouvait être utilisé encore plus. Il n'y avait pas de problème de circulation. Donc, je me suis dit qu'il était inutile, à mon sens, actuellement, de dépenser \$6 millions, malgré l'entente entre le fédéral et le provincial, pour faire un réseau parallèle au boulevard Charest. Quant à moi, je pense que la priorité actuellement, en ce qui concerne l'accès à l'aéroport, c'est bien plus la continuation actuelle du boulevard Duplessis que la continuation de l'autoroute 40.

A la suite aussi de recommandations que j'ai reçues des députés concernés, j'ai mis fin à la construction de ce tronçon de l'autoroute 40. En ce qui concerne le secteur de Saint-Samuel, j'ai aussi constaté qu'il y avait, je pense, à un mille, un mille et demi à peu près de l'endroit où on devait construire un viaduc, déjà un viaduc. Quant à moi, je pense que, par rapport à l'ensemble des besoins du Québec, par rapport à l'ensemble des besoins de certaines régions du Québec, il m'est apparu qu'il n'y avait pas priorité dans ce secteur. Je ne dis pas que je mets fin définitivement à la construction du viaduc, mais les crédits qu'on m'avait donnés ne permettaient pas, en relation avec l'ensemble des priorités du ministère, cette année, la construction de ce viaduc.

M. Mailloux: M. le Président, je pense que le ministre des Transports a été vite convaincu par les officiers du ministère...

M. Lessard: Pas par les officiers du ministère, parce que, en ce qui concerne l'autoroute 40, je vous avoue qu'il a fallu que je me batte pour y mettre fin.

M. Mailloux: ... que, sur deux autoroutes parallèles, soit la 51 et la 55, il y en avait une de trop. Dans l'esprit du prédécesseur du ministre actuel, je suis de ceux qui croient qu'il aurait été préféra-

ble de faire la 55 plutôt que la 51, et que le territoire aurait été desservi, je pense, avec avantage.

M. Lessard: Est-ce que j'ai le choix maintenant?

M. Mailloux: De toute façon, revenant à la desserte de l'aéroport de Québec, le ministre m'a dit que le caucus régional s'était prononcé. Est-ce que les 50% ou 60% que verse le fédéral — l'entente était signée — comme l'entente n'est pas conclue... Comme le gouvernement ne donne pas suite au projet, est-ce à dire que ce montant ne sera pas dépensé ailleurs et qu'il est perdu pour le Québec, alors que les routes conduisant à l'aéroport sont des routes au sujet desquelles on entend des plaintes considérables dans toute la région de Québec? Au printemps, on sait très bien que c'est un sentier qu'on voit dans certains comtés ruraux du Québec, mais qui ne correspond pas à un aéroport, peut-être pas international, mais à un aéroport valable? Je pensais, moi, qu'à 50% des coûts, il valait la peine de parachever ce tronçon de route.

M. Lessard: Je suis d'accord avec vous qu'il va falloir, à très brève période — comme vous, je prends l'avion — améliorer l'accessibilité à l'aéroport de Québec. Cela n'a pas de bon sens! J'ai eu l'occasion de constater, par exemple, une fois, lors d'un accident impliquant un camion, que l'accessibilité à l'aéroport était complètement bloquée. Je vous le dis: Vous avez raison sur ce point. Mais je me dis une chose. Ce n'est pas par la construction de l'autoroute 40 qu'on va régler le problème. Moi, j'ai drôlement l'impression qu'actuellement les gens qui vont à l'aéroport ne prennent pas l'autoroute 40; ils prennent le boulevard Duplessis ou encore le boulevard Charest. On va essayer, dans les brefs délais, en collaboration avec Sainte-Foy, d'améliorer l'accessibilité de l'aéroport, mais en utilisant la route existante. En ce qui concerne les montants du gouvernement fédéral, il est possible qu'on en fasse le transfert aux projets actuels qui sont couverts par l'entente, soit l'autoroute 30, la route 138, Port-Cartier-Sept-Îles, l'autoroute 10-55-51, la liaison entre Omerville et Sherbrooke.

M. Vaillancourt (Orford): Omerville et Sherbrooke, c'est inclus dans l'entente.

M. Lessard: Omerville, Sherbrooke et Drummondville.

M. Vaillancourt (Orford): C'est inclus dans l'entente.

M. Lessard: Oui, justement. Les montants qu'on se trouve à perdre si on ne fait pas l'autoroute 40 peuvent être transférés aux tronçons de routes qui étaient compris dans l'entente.

M. Vaillancourt (Orford): Est-ce que ça veut dire que le fédéral peut aller à plus de 60% du coût de la route?

M. Lessard: Il y avait des montants de prévus. On peut transférer ces montants à d'autres...

M. Vaillancourt (Orford): Si je me souviens bien, \$60 millions d'Omerville à Richmond, de Richmond à Victoriaville; c'est 60% de ce montant.

M. Russell: Le ministre pourrait-il nous dire concernant la Transquébécoise — il y a une partie qui est construite, une partie en construction — quelle partie demeure intouchée et dans quel délai elle sera construite?

M. Lessard: La Transquébécoise, c'est vraiment le dragon qu'il faut mettre ensemble. On a commencé par la tête, ensuite, on va faire des travaux dans la queue et ensuite on va le relier par le milieu. Ce qui reste à faire, c'est Richmond-Arthabaska, et une partie de Saint-Célestin à l'autoroute 20.

M. Russell: A combien estimez-vous cela, en dollars?

M. Vaillancourt (Orford): Mais la partie d'Omerville à Sherbrooke, cela se termine?

M. Lessard: On va répondre à cette question tout à l'heure.

M. Vaillancourt (Orford): La partie d'Omerville à Sherbrooke, cela se continue immédiatement. De Richmond à Victoriaville le petit bout qui reste sur la 51, il y a des crédits au budget pour cela?

M. Lessard: Oui.

M. Mailloux: M. le Président...

M. Lessard: De Richmond à Drummondville, il y a un budget prévu pour cela.

M. Vaillancourt (Orford): D'Omerville à Sherbrooke...

M. Mailloux: M. le Président, pour essayer de se comprendre je pense...

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

M. Mailloux: ...on va y aller région par région, quitte à revenir à des questions supplémentaires des membres de l'Opposition par la suite. Avant de passer à la première région, n'y a-t-il pas eu d'entente signée avec le gouvernement fédéral depuis le 15 novembre? S'il y avait des ententes signées, ce que je veux savoir, étant donné que le budget est déjà engagé, de quelle façon pourraient se faire des travaux supplémentaires dans le cours de l'année? Auriez-vous le droit d'y aller simplement de la part fédérale, la première année? J'imagine que non, puisqu'il y a une contribution égale du gouvernement provincial? Qu'entendrait faire le ministère des Transports? Ne prétend-il pas signer

d'ententes fédérales-provinciales dans le cours de l'année?

M. Lessard: Nous devons recourir à un budget supplémentaire. C'est entendu que, suite à la négociation des ententes et des accords qui pourront être confirmés, nous demanderons un budget supplémentaire pour réaliser ces ententes.

M. Mailloux: J'hésite à accepter la réponse du ministre. J'ai entendu le ministre des Finances. Il a bien affirmé en Chambre qu'il ne voulait pas augmenter la dette du Québec et le volume des emprunts. Je ne l'ai pas tellement cru, ayant été moi-même attaché au Conseil du trésor pendant quelques années. On se ramasse annuellement avec \$600 millions aux budgets supplémentaires. Je pense que ce sera cela le réveil à la fin de l'année fiscale. Ce sera seulement par des budgets supplémentaires que des travaux pourront être entrepris, il n'y a pas de crédits actuellement à la disposition...

M. Lessard: Que le ministre des Finances me trouve un autre moyen, je n'aurais pas d'autre moyen qu'un budget supplémentaire.

M. Mailloux: M. le Président, le ministre a cité quelques projets importants dans les régions. Si on passe au Bas-Saint-Laurent, à la Gaspésie, le ministre voudrait-il donner, dans le tour de la Gaspésie, dans les \$12 millions, les projets les plus importants du budget?

M. Lessard: Je pense que c'est dans la Vallée de la Matapédia. On va préparer la réponse à la question et on vous la transmettra tout à l'heure. Sur l'autoroute 55, pour répondre au député de Shefford...

M. Vaillancourt (Orford): Brome-Missisquoi...

M. Lessard: Brome-Missisquoi, il reste environ \$135 millions comme...

M. Russell: \$135 millions de dépenses à engager pour compléter les travaux de la Transquébécoise. Est-ce que le ministre a un programme pour faire cela dans deux, trois, quatre ou cinq ans? A-t-il eu des représentations de la Chambre de commerce du district de Victoriaville? Je sais que le député d'Arthabaska a perdu son enthousiasme. Le ministre peut-il le rassurer pour rebâtir un peu son enthousiasme, pour qu'il continue à travailler dans la même voie qu'il l'avait promis durant les élections?

M. Lessard: Disons que le député d'Arthabaska a compris qu'il y avait aussi, dans son comté, d'autres priorités et nous allons essayer d'y répondre de la façon la plus favorable possible.

M. Russell: Est-ce qu'il faut tenir pour acquis, M. le Président, que le député d'Arthabaska et la chambre de commerce ont serré leur hache de guerre?

M. Lessard: Il y a, en fait, un plan d'équipement qui est prévu, un plan d'investissement prévu, mais qui peut être révisé parce que, comme le disait le député de Charlevoix tout à l'heure, je dois quand même tenir compte de l'ensemble des besoins du Québec. Il faudrait, à l'avenir, éviter de construire, en relation avec les besoins du Québec, des autoroutes parallèles. Quand je fais la tournée des régions du Québec, je constate qu'il y a des besoins, dans certaines régions, auxquels on n'a pas répondu; par ailleurs, je constate qu'il y a certaines régions qui ont été gavées, qui ont reçu des investissements qui sont considérables. Je pense à la région de Gatineau, l'autoroute 50. Il va falloir qu'on investisse dans ce secteur-là. Je pense à la 117.

M. Gratton: Vous ne nous considérez pas comme des gavés.

M. Lessard: Non, c'est justement.

M. Gratton: Vous m'avez fait peur.

M. Lessard: Même, je dois dire aussi que, quand on parle de la région de Charlevoix, la région de la Côte-Nord, nous n'avons pas deux autoroutes, on en a juste une. Ce n'est pas moi qui vais blâmer le député de Charlevoix d'avoir investi dans le secteur de Charlevoix. C'est une région qui était prioritaire comme, sur la Côte-Nord, la route 138 est prioritaire. On n'a pas le choix. Nous n'avons pas deux routes. Nous en avons juste une. Quand je regarde globalement les régions du Québec, je constate qu'il y a des besoins qui m'apparaissent et je comprends bien des députés qui interviennent auprès de moi pour dire: Ecoute, il y a une priorité là. Mais les députés ne prennent souvent conscience que de leur région et n'ont pas l'occasion, comme je peux l'avoir, comme ministre des Transports, de se promener dans les régions du Québec et de constater les besoins qui sont prioritaires et auxquels on n'a pas répondu. Alors, avant de m'engager — cela a été le cas pour l'autoroute 50, cela a été le cas pour la 55, la Transquébécoise — avant de m'engager dans la finition d'autoroutes qui sont parallèles, je vais essayer de répondre d'abord à des besoins qui sont prioritairement prioritaires. Dans ce sens-là, si j'avais un budget illimité, je pourrais dire: D'accord. On va donner des réponses satisfaisantes ou positives à chacun. Mais comme le budget n'est pas illimité, je dois d'abord répondre aux priorités. Actuellement, la Transquébécoise ne m'apparaît pas être une priorité par rapport à l'ensemble des besoins du Québec.

M. Russell: Si je comprends bien le ministre, il affirme que la Transquébécoise n'est pas une priorité; donc, il faudrait la mettre de côté pour le moment et répondre plutôt aux priorités.

M. Lessard: Quand j'aurai des budgets supérieurs, mais, actuellement, en tenant compte du budget qui m'a été alloué cette année, la Transquébécoise ne m'apparaît pas être une priorité.

M. Russell: Ce qui me déçoit un peu, M. le Président, c'est que je vois que le ministre manque d'influence auprès du ministre des Finances et que le ministre des Affaires sociales a beaucoup plus d'influence que lui. Le ministre des Affaires sociales a obtenu une augmentation de son budget et lui a eu une baisse de son budget.

Est-ce que la Transquébécoise fait partie des ententes fédérales-provinciales?

M. Lessard: Il faut quand même préciser. A la Transquébécoise, Grand-Mère-Trois-Rivières, on investit, on fait des travaux.

M. Mailloux: M. le Président, est-ce qu'on pourrait demander au ministre... Comme les questions viennent surtout des régions 6 et 5, est-ce qu'on pourrait donner les programmes de la 5 et de la 6? Parce qu'autrement, on va aller de région en région. On n'en sortira pas.

M. Lessard: Si vous me permettez, le sous-ministre adjoint, responsable de la gestion financière, va donner la réponse au député de Charlevoix concernant la 132.

M. Mailloux: C'est-à-dire, est-ce qu'on va de région en région, en donnant ce que vous voudrez donner, mais les grands projets par région? Cela pourra peut-être clarifier la situation.

M. Lessard: D'accord.

Le Président (M. Boucher): Y a-t-il consentement des membres de la commission?

M. Mailloux: Il y a consentement.

Le Président (M. Boucher): D'accord.

M. Lessard: Au niveau de la route 132, \$12 millions. Pour connaître les principaux projets en construction: Caplan, New Richmond pour \$500 000; Carleton-sur-Mer pour...

M. Mailloux: L'honorable ministre voudrait-il aller moins vite? Caplan, New Richmond.

M. Lessard: Caplan New Richmond, \$500 000; Carleton... Caplan, il y a un autre investissement de \$500 000 pour une élimination de passage à niveau. Carleton-sur-Mer, \$1 million; la promenade Saint-Siméon, sur la route 132, \$300 000; la route 132, à Matapédia, \$450 000; Caplan, un autre investissement de \$250 000, aussi, pour une structure. Sur la route 132, un pont sur la rivière Caspédia pour \$400 000.

M. Mailloux: Quand vous en aurez fini avec cette région, je voudrais poser une question.

M. Lessard: En plus, le complexe du pont de Gaspé, \$3 200 000; à Grande-Rivière, une élimination de passage à niveau, ainsi qu'à Percé, les deux ensemble, \$800 000; dans Sainte-Florence de Matapédia, la route 132, \$2,9 millions; la route

Saint-Fabien, Saint-Simon, \$1 200 000; Rimouski-ouest, sur la route 132, \$925 000; ça donne les projets d'envergure, globalement, ainsi qu'un passage à niveau à Saint-Simon, de \$600 000.

M. Mailloux: Quant au pont de Gaspé, l'éternelle discussion, pont-levis ou autre, est-ce que c'est terminé, parce que vous accordez des crédits de \$3 200 000, est-ce à dire que vous êtes prêt à commencer, qu'il y a eu une entente sur place?...

M. Lessard: Oui, il y a une entente qui a été acceptée.

M. Mailloux: C'est le pont où il y avait marina ou passage de navire, ça.

M. Lessard: On construit une nouvelle marina.

M. Mailloux: Vous construisez...

M. Lessard: Oui, c'est le pont qui...

M. Mailloux: Afin d'éviter un pont-levis, vous construisez une nouvelle marina.

M. Lessard: On fait un pont fixe et on déplace la marina.

M. Mailloux: D'autres questions. Cabano-Rimouski, c'est dans cette région? Est-ce que le ministre me dirait, pour ce qui est de la poursuite des travaux de la route 20 vers l'est, Cabano-Rimouski, il n'y a aucun plan encore...

M. Lessard: C'est Cacouna-Mont-Joli.

M. Mailloux: Il n'y a aucun plan de commandé encore?

M. Lessard: Non, j'ai rencontré la chambre de commerce... Lors de ma tournée dans la région, j'ai rencontré un certain nombre d'organismes représentatifs et je leur ai expliqué qu'il m'était impossible, étant donné les budgets qui nous étaient alloués et qui ne sont pas illimités, de faire, à la fois, la continuation de l'autoroute 20 de Gros-Cacouna à Mont-Joli et la route 132. J'ai constaté que l'ensemble des organismes de la région en sont venus à un consensus sur la 132. Par ailleurs, j'ai rencontré votre ancien collègue, M. Saint-Hilaire, et la Chambre de commerce de Rimouski qui m'ont demandé de modifier les priorités du ministère et de poursuivre l'autoroute 20, Gros-Cacouna-Mont-Joli.

M. Mailloux: Est-ce que je peux demander au ministre si l'entente a été cordiale avec l'ancien député de Rimouski?

M. Lessard: Non, la discussion n'a été cordiale ni avec l'ancien député de Rimouski ni avec la chambre de commerce concernant des dossiers que le député de Charlevoix connaît très bien, c'est-à-dire la liaison maritime Rimouski-

Forestville et l'autoroute 20. Je comprends très bien les préoccupations des gens de Rimouski, mais il faut quand même que les gens de Rimouski et la Chambre de commerce de Rimouski prennent conscience que les besoins de Rimouski ne sont pas identiques, nécessairement, aux besoins de l'ensemble du Québec.

C'est pourquoi je leur ai dit qu'il n'était pas question cette année d'investir sur le tronçon de route entre Gros-Cacouna et Mont-Joli, que, globalement, les organismes avaient indiqué que l'important, c'était d'abord la route 132. Pour le moment, je n'ai pas de projet à brève échéance pour la continuation de l'autoroute 20.

M. Mailloux: Sur la route 132, entre Cabano et Mont-Joli, il y avait une ou deux sections de route sur lesquelles des corrections...

M. Lessard: Pas entre Cabano et Mont-Joli, entre Cacouna et Mont-Joli.

M. Mailloux: Cacouna, pardon. Entre Cacouna et Mont-Joli, je ne sais pas si c'est Saint-Simon, j'ai vu Saint-Simon, \$300 000. Il y avait une couple de tronçons qui demandaient réellement une priorité. Est-ce qu'elles apparaissent à ce budget?

M. Lessard: Oui.

M. Mailloux: Il y a Saint-Simon, \$300 000, je pense.

M. Lessard: Oui.

M. Mailloux: Je ne sais pas si Saint-Flavien est dans ce coin-là aussi?

M. Lessard: Oui.

M. Mailloux: C'étaient les points les plus urgents à corriger sur la route 132.

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: Je n'ai pas d'autres questions sur cette région.

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

M. Dussault: Vous avez parlé tout à l'heure de régions gavées et de régions pas gavées, Châteauguay, Beauharnois...

M. Lessard: Si on pouvait continuer. On va aller un peu...

M. Mailloux: A chaque région, je n'ai aucune objection à ce que tous les membres de la commission posent les questions qu'ils voudront sur la région en discussion, sauf que, pour éviter...

M. Lessard: A moins que ce soit une intervention sur le principe global.

M. Mailloux: D'accord.

M. Dussault: Mon intervention est carrément pour la région 6-2, sud de Montréal.

M. Russell: Je peux attendre qu'on en soit là.

M. Lessard: On va continuer et je pense que cela va aller plus vite.

M. Mailloux: Région 2.

M. Lessard: Région 2, Saguenay-Lac-Saint-Jean.

La région 2, c'est la route 175, du rond-point à la rue des Saguenéens, \$1,1 million. En fait, le projet est très bien délimité dans son... La région 3-1, l'autoroute 40...

M. Mailloux: Un instant, sur la région 2, Saguenay-Lac-Saint-Jean, du rond-point à la rue des Saguenéens, c'est la fin du boulevard Talbot?

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: Cela ne rejoint pas la barrière en haut?

M. Lessard: Non, cela ne rejoint pas la barrière en haut. C'est bien délimité, c'est vraiment le rond-point qui va vers Bagotville et la rue des Saguenéens.

M. Mailloux: Je parle au nom du ministre de la Justice. Je voudrais parler au nom du ministre de la Justice.

M. Lessard: D'accord.

M. Mailloux: Est-ce que sa préoccupation de voir le boulevard Talbot rejoindre la barrière, c'est dans les préoccupations du ministère? Est-ce qu'il y a des plans de commandés ou de faits jusqu'à maintenant? Est-ce qu'il y a des crédits qui peuvent être disponibles dans un court laps de temps?

M. Lessard: Actuellement, il y a des discussions avec la municipalité de Laterrière. La réponse que je vous donne, c'est oui, c'est la préoccupation du ministre des Transports de...

M. Mailloux: Du ministre de la Justice aussi.

M. Lessard: Oui, du ministre de la Justice aussi, de faire ces travaux, mais, cette année, les travaux que nous entreprenons sont ceux que nous vous indiquons.

M. Mailloux: Quant à la même région, à l'entente que nous nous apprêtons à signer pour la route Alma-La Baie...

M. Lessard: Oui.

M. Mailloux: J'imagine que vos études se poursuivent pour le corridor, ces choses-là, et qu'il y a une continuité de pensée quant à ce tronçon?

M. Lessard: Oui, c'est dans l'entente. Il y a une étude d'environnement actuellement. C'est un axe routier prioritaire. Cela fait partie de la négociation avec le gouvernement fédéral. Vous parlez de l'autoroute 70.

M. Mailloux: Il n'y aurait pas de travaux entrepris par vous autres à moins qu'une entente soit signée, que le gouvernement du Québec...

M. Lessard: Ce n'est pas compris dans le budget.

M. Mailloux: Ce n'est pas compris dans le budget.

M. Lessard: Mais nous espérons que l'entente sera signée, étant donné que le ministre responsable du MEER est de cette région.

M. Mailloux: Est-ce à dire que sur...

M. Lessard: De toute façon, on ne pourrait pas faire de travaux cette année, si on le voulait parce que les plans et devis ne sont pas prêts.

M. Mailloux: Il n'y a pas de travaux importants dans la région Saguenay-Lac-Saint-Jean, sur la route 16 ou ailleurs? La route 16, c'est quoi aujourd'hui? La route 170? Il n'y a aucun...

M. Lessard: 169.

M. Mailloux: 170.

M. Michaud: C'est la route qui va à La Malbaie? C'est la 170 nord.

M. Mailloux: C'est cela. C'est-à-dire qui va dans Charlevoix, 170, oui.

M. Lessard: On devrait utiliser des cartes. Non.

M. Mailloux: Il n'y a pas de travaux importants. Est-ce que vous avez des questions sur...

M. Russell: J'ai une question, M. le Président. C'est le boulevard Talbot qui me fascine un peu. J'aimerais savoir du ministre également...

M. Lessard: ...le ministre de la Justice aussi.

M. Russell: Réellement, une amélioration a été réclamée par le ministre de la Justice et par les députés de cette région, depuis nombre d'années. Actuellement, le ministre a l'avantage d'être au sein du cabinet et de faire des pressions et de demander l'appui du ministre de la Justice pour lui aider auprès du ministre des Finances à obtenir

des crédits supplémentaires. Je pense que ce serait une façon de procéder et de tâcher de répondre à un besoin qui semble pressant et urgent dans cette région.

Cette route a été construite par le gouvernement de la province à un moment où le budget de la province était de moins de \$200 millions par année. Là, on a un budget de \$11,5 milliards et on ne trouve pas les moyens d'améliorer cette route. Je peux vous dire, M. le Président, lorsqu'on fait du transport dans ces régions, que c'est une route qui commence à fatiguer les camionneurs et le public et elle a besoin d'être améliorée.

M. Lessard: Je comprends qu'elle a besoin d'être améliorée, comme d'autres tronçons de route ont besoin aussi d'être améliorés. Lorsque vous me parlez d'un budget limité du temps de l'Union Nationale, il faut dire aussi qu'on n'avait pas dans le temps l'assurance-maladie et que le budget de l'Éducation n'était pas aussi élevé qu'il l'est aujourd'hui. On répond actuellement à des besoins auxquels on ne répondait pas aussi dans le temps. Il faut quand même tenir compte du fait que le budget du ministère des Transports doit se faire en relation avec d'autres besoins des Québécois. Si on investit essentiellement dans la construction de routes, on ne pourra pas répondre à d'autres besoins des Québécois.

On essaie justement de concilier l'ensemble de ces besoins. A moins que vous ne me disiez qu'il est possible d'augmenter sans aucun contrôle les taxes des Québécois — je ne pense pas que ce soit votre interprétation — il faut quand même se limiter. Quand on peut se payer une Volkswagen, on ne se paie pas une Cadillac. C'est malheureusement ce qu'on s'est payé depuis quelques années. On s'est payé des Cadillac, alors qu'on aurait dû se payer des Volkswagen. En ce qui concerne les Jeux olympiques, je n'ai pas besoin de continuer, on s'est payé des choses qu'on ne pouvait pas se payer dans le passé et, maintenant, il faut payer les pots cassés aussi.

Dans ce sens, je ne vous dis pas qu'il n'y a pas des besoins en ce qui concerne justement le boulevard Talbot. Il y a des besoins. Le ministre de la Justice m'indique ces besoins, comme il les a indiqués dans le passé au député de Charlevoix, mais il faut concilier ces besoins avec d'autres priorités qui sont ailleurs.

J'ai eu l'occasion de circuler à plusieurs reprises sur le boulevard Talbot. Je vous avoue qu'en tout cas, même s'il y a là des besoins, je constate, quand je circule dans d'autres régions du Québec qu'il y a aussi des besoins considérables. On va essayer de concilier l'ensemble de ces besoins.

En ce qui concerne la 170, des travaux y ont été faits dans le passé, des travaux assez sérieux et, actuellement, je pense que cela ne nous apparaît pas comme étant une priorité.

M. Mailloux: M. le Président, quand...

M. Russell: Pour répondre d'une façon très sommaire au ministre des Transports...

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

M. Russell: ...c'est important, je crains qu'un beau jour le ministre de la Justice se lève en Chambre et fasse un débat sur le boulevard Talbot. Ce ne sera pas drôle de voir cela.

M. Lessard: Non, en fait, je pense bien qu'il n'y a pas de problème. N'ayez pas peur de cela, il n'y a pas de problème au niveau du gouvernement actuel, il n'y a pas de division. On se consulte. Je consulte mes collègues. Il faut dire que la marge de manoeuvre du ministre des Transports, cette année, a été assez limitée dans le sens que des travaux avaient été commencés et qu'il fallait les parachever, ce qui était tout à fait normal.

M. Russell: J'accepte la réponse du ministre, M. le Président. Il m'a dit qu'il a refroidi l'enthousiasme du ministre de la Justice, qu'il lui a fait comprendre que, comme par le passé, il fallait qu'il attende son tour et le ministre a accepté cela. Il n'y aura pas de débat qui va se faire. Je suis satisfait de la réponse et on va tâcher de...

M. Lessard: Comme membre du Conseil du trésor, quand j'ai eu à analyser les engagements du gouvernement antérieur, j'ai refroidi, j'ai modéré mes transports. C'est que j'ai constaté qu'on avait des engagements considérables et qu'il fallait maintenant payer. Je pense bien que le ministre des Finances vous a expliqué, lors de son discours, la situation du Québec et qu'il fallait prendre conscience qu'on ne pouvait pas emprunter de façon inconsidérée.

Dites-vous une chose, c'est que, de 1974 à 1976, on a quand même, globalement — si on prend les commissions scolaires, les municipalités, le gouvernement du Québec et les organismes parapublics — triplé les emprunts du Québec. Je pense bien qu'on ne pouvait pas continuer dans le même sens sans se créer des problèmes considérables pour l'avenir et sans risquer justement de voir la cote du crédit du Québec être modifiée.

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

M. Mailloux: M. le Président, je veux bien être objectif, surtout dans l'étude des crédits, autant que les membres de l'Opposition du temps l'ont été à mon endroit. Il ne faudrait quand même pas que le ministre des Transports nous serve les Olympiques chaque fois qu'il y aura un refus d'aller de l'avant dans un projet. Les Jeux olympiques ont été une dépense, oui, qui avait été décidée en 1968 et appuyée par une très forte partie de la population du Québec. C'était une décision de 1968 et on a dû la réaliser dans une période, 1972 ou 1975, où on a connu une inflation à laquelle aucun pays du monde n'a eu à faire face pour un projet aussi important. Je pense...

M. Lessard: Inflation, oui. Manque de

contrôle sur l'augmentation des coûts, je vous dis oui aussi.

M. Mailloux: Etant donné que j'avais deux sous-ministres qui y étaient attachés dans les derniers mois, je pourrais vous donner bien des raisons en dehors du manque de surveillance...

M. Lessard: En dernier ressort.

M. Mailloux: On pourrait peut-être dire que la production, sur les chantiers olympiques, on l'a vue se situer à environ 10%. Cela s'est rarement vu dans le monde entier, où des tuyaux allaient aboutir dans le ciment et où des fils allaient aboutir nulle part. Je pense qu'on ferait un large débat et qu'on trouverait un peu la raison pour laquelle il y a eu des coûts inacceptables à tout le monde. Si on était intervenu avant, quant aux Olympiques, on se serait fait dire par toutes les oppositions que la ville de Montréal, tant que son pouvoir d'emprunt lui permettait de contrôler ce qu'elle décidait, c'était à elle et non pas au Parti libéral et à ses patroneux de venir diriger les Jeux olympiques. On est intervenu au moment seulement où la ville de Montréal n'était plus en mesure d'assurer le financement de la poursuite des travaux. C'est seulement à ce moment qu'on est intervenu.

De toute façon, je suis sorti du débat. Je veux y revenir objectivement...

M. Lessard: D'accord. Je ne veux pas engager un débat sur cela, parce que c'est en dehors des crédits.

M. Mailloux: Non, parce que je vais y aller à fond de train dans ce débat.

M. Lessard: Je suis prêt à y aller. C'est en janvier 1975, lors de la première commission parlementaire, au moment où M. Jean Drapeau...

M. Gratton: Une question de règlement, M. le Président.

M. Lessard: Vous sentez le terrain glissant.

M. Gratton: Une question de règlement.

M. Lessard: En janvier 1975, alors que M. Drapeau est venu sur les Plaines d'Abraham en compagnie de Robert Bourassa.

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

M. Lessard: C'est à ce moment que nous avons demandé au gouvernement de prendre ses responsabilités et il ne les a pas prises.

M. Gratton: Une question de règlement.

M. Lessard: Vous sentez le terrain glissant. Engagez-vous, on va en discuter.

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

M. Gratton: Vous avez fini de dire ce que vous avez à dire.

M. Lessard: Non. Si vous voulez vous engager sur cela, on va s'engager.

M. Gratton: M. le Président, voulez-vous souigner au ministre...

Le Président (M. Boucher): Je ferai remarquer que nous ne sommes pas à la commission parlementaire du haut-commissariat.

M. Gratton: Il me semble.

Le Président (M. Boucher): Je laisse la parole au député de Gatineau.

M. Gratton: Vous êtes en train de dire ce que je voulais vous dire, M. le Président, que nous ne sommes pas là pour cela. Celui qui a soulevé la question le premier est le ministre des Transports. J'en conviens, s'il veut se servir de cela comme excuse pour ne pas remplir les obligations et les engagements de la dernière campagne électorale.

M. Lessard: Pour pallier votre mauvaise administration.

M. Gratton: Qu'il le fasse, mais ailleurs qu'ici. Pas à la commission où on étudie les crédits du ministère des Transports.

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

M. Mailoux: Je voulais tout simplement...

M. Lessard: Le député de Charlevoix l'a déjà déclaré après le 15 novembre. Il a fait une déclaration à ce sujet, concernant les HLM, concernant les Jeux olympiques.

M. Gratton: Ce n'est pas ici qu'on parle de cela. C'est tout ce que je dis. Vous le savez, à part cela.

M. Lessard: D'accord. Vous sentez le terrain glissant. Cela va.

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

M. Gratton: Pas du tout.

M. Mailoux: M. le Président, revenant au boulevard Talbot... J'ai simplement voulu dire qu'on ne nous serve pas toujours la même réponse, que les Jeux olympiques ne permettent pas ci et ça. C'est simplement cela que je voulais dire.

Dans les années précédentes, c'est un fait que le ministre de la Justice a insisté, comme c'était son droit, pour avoir une autoroute dans le par-

national. La réponse que j'ai donnée — et j'ai de la suite dans les idées — à la suite des conseils qui m'avaient été donnés par mes fonctionnaires, c'était qu'en raison d'une circulation qui n'a jamais dépassé une moyenne de 2500 voitures, il fallait apporter des améliorations importantes au réseau. Elles ont été apportées, à raison de \$12,5 millions. S'il est de bonne guerre, pour un membre de l'Opposition, comme l'était le député de Chicoutimi, je pense qu'il doit être un de ceux qui, à la suite de ce que la population a vu, admettra que c'est un réseau acceptable.

Il n'est pas le meilleur réseau de routes du Québec. S'il y a de nombreux accidents, c'est principalement parce qu'on en a fait trop souvent un champ de course.

De toute façon, je pense que les montants qui ont été immobilisés, au coût de \$12,5 millions, ont rendu ce réseau plus acceptable à une population qui a cette seule voie de sortie. Quant au boulevard Talbot, je suis de ceux qui croient que l'important est que, vers les deux barrières, on prolonge, aussitôt que les disponibilités financières le permettront, le boulevard à quatre voies et, dans la région de Québec, vers Stoneham et le lac Delage, et de l'autre côté, là-bas.

De toute façon, je suis de ceux qui croient que la circulation ne justifie pas une autoroute à quatre voies dans cette région.

Y a-t-il d'autres questions des membres au sujet de cette région?

M. Russell: La seule chose que je veux faire remarquer, M. le Président, c'est que le ministre est d'accord qu'une autoroute n'est pas justifiable pour la sortie du Lac-Saint-Jean, donc que les interventions du ministre de la Justice, qui était dans l'Opposition, étaient inutiles et que c'était un temps perdu. Je suis prêt à passer à autre chose.

M. Lessard: Ce que je dis, c'est qu'en relation avec l'ensemble des priorités du ministère, actuellement, et en relation avec le budget, il ne paraît pas nécessaire, pour le moment, d'investir des montants considérables pour faire une autoroute à quatre voies sur le tronçon de route du boulevard Talbot. Si nous avions des budgets illimités, nous pourrions l'envisager. Nous allons l'envisager à l'avenir, comme le disait le député de Charlevoix, mais, cette année, il n'est pas question d'investir des montants considérables pour la construction d'une telle route.

M. Russell: Le ministre comprend, si j'ai bien résumé sa pensée, ou s'il a compris ce qu'il a voulu dire, que les priorités sont établies suivant la circulation et les besoins. Dans la région où le boulevard Talbot peut encore, grâce à l'amélioration qui y a été apportée, absorber la circulation qu'il y a là, une autoroute à quatre voies n'est pas nécessaire. C'est une chose qui a été réclamée dans le passé, par l'Opposition du temps. Le ministre de la Justice fut l'un des grands réclameurs. Je pourrais peut-être relire au ministre des Transports le discours du ministre de la Justice, quand il était dans l'Opposition. Cela prend du temps, je

veux simplement vous dire que le ministre des Transports a compris que ces débats étaient simplement une intervention non justifiée. Il l'a compris, maintenant qu'il est ministre des Transports.

M. Lessard: Cette route est peut-être nécessaire, comme certaines routes qui nous sont demandées à la fois par les députés de l'Opposition et des députés au pouvoir, seraient peut-être aussi nécessaires. A travers les nécessités, il faut choisir les priorités.

M. Mailloux: M. le Président...

Le Président (M. Boucher): Peut-on passer à une autre région?

M. Mailloux: A 3-1.

M. Lessard: Dans la région 3-1, il y a l'autoroute 40, de Donnacona à Saint-Augustin: \$5 400 000.

M. Vaillancourt (Orford): Est-ce possible que les tableaux soient déposés?

M. Lessard: Oui, ils ont été déposés.

M. Vaillancourt (Orford): Non, mais je parle des détails que vous nous donnez.

M. Lessard: Vous les avez dans l'annexe à mon allocution.

M. Vaillancourt (Orford): D'accord, mais j'ai remarqué tout à l'heure, à la région no 1, \$12 millions. Le sous-ministre a donné les détails. Est-ce que ces tableaux peuvent être distribués?

M. Lessard: Cela sera donné. Il n'y a pas de tableaux spécifiques préparés actuellement. Chacun des députés recevra la semaine prochaine l'ensemble du budget comté par comté. Vous conviendrez que s'il fallait donner à cette commission parlementaire tous les tableaux qui devront être faits, comté par comté, nous n'en sortirions pas.

M. Mailloux: Cela va.

M. Vaillancourt (Orford): D'accord.

Le Président (M. Boucher): La région 3.

M. Lessard: L'autoroute 440, Dufferin, de la colline parlementaire à l'autoroute 40, à Villeneuve: \$4,2 millions. De l'autoroute 573, à l'autoroute 40, au rang Saint-Claude: \$1 million, et la route 138, de Québec à Baie-Comeau: \$12 millions, ainsi que la région de la Côte-Nord, spécifiquement, de Baie-Comeau à Sheldrake: \$9 millions. C'est principalement le contournement de Port-Cartier et Sept-Iles.

La route 389, Gagnon-Fire Lake: \$ 7 millions.

M. Mailloux: M. le Président, quant à l'autoroute 440 de la colline parlementaire à la 40 à Villeneuve, s'agit-il du tronçon des grèves?

M. Lessard: C'est de la rue d'Estimaerville à Villeneuve. C'est la continuation du projet.

M. Mailloux: C'est le boulevard des grèves.

M. Lessard: C'est cela. C'est le boulevard des grèves.

M. Mailloux: Et cela ne comprend pas une sortie, tel que le demandaient l'ancien adjoint parlementaire et l'actuel président de la Chambre.

M. Lessard: Nous sommes actuellement à analyser ce dossier. Cela va probablement comprendre une sortie vers la 113e rue, à Montmorency.

M. Mailloux: En discutant avec le président de la Chambre, je sais qu'il avait apporté certaines observations quant à ce projet, étant donné qu'il est situé sur une partie de l'habitat de certains oiseaux migrateurs; je pense qu'on peut comprendre que cela n'affecte, en réalité, qu'environ 1/2% de cet habitat.

M. Lessard: J'ai constaté, lorsque j'ai eu à étudier le dossier, que nous étions à un point de non-retour et que nous ne pouvions pas mettre fin à ces travaux.

M. Mailloux: D'ailleurs, il y a une raison particulière.

M. Lessard: Il faut souligner, par exemple, que cela coûte \$12,5 millions le mille.

M. Mailloux: C'est-à-dire que les \$4,2 millions que vous avez, qu'est-ce que c'est, si cela coûte \$12 millions pour la réaliser?

M. Lessard: Avec les \$4,2 millions, nous allons pouvoir commencer des travaux d'une envergure de \$25 millions.

M. Mailloux: De \$25 millions qui sont échelonnés sur?

M. Lessard: Sur trois ans.

M. Mailloux: Trois ans, pour compléter ce tronçon.

M. Lessard: Pour faire environ 2,5 milles.

M. Mailloux: Mais l'importance de ce tronçon sur la route 138, on le rejoint aux Ciments Saint-Laurent, où, en période hivernale, le blocage qui se fait en continuité se situe sur les deux milles qui sont face au tronçon des grèves.

Sur la route 138, dans les \$12 millions, en dehors du contrat de Beupré, qui est donné pour

\$2,8 millions, il y a le contrat de Tadoussac, et celui dans le comté du ministre également, de Pointe-Labelle? Est-ce dans Ragueneau, Pointe-Labelle?

M. Lessard: Non, à Ragueneau, Ruisseau-Vert, disons que nous allons commencer les travaux cette année.

M. Mailloux: Les problèmes d'expropriation sont-ils enfin réglés?

M. Lessard: C'est justement ce que j'ai demandé. J'ai eu l'occasion de circuler sur la route, en fin de semaine dernière. Vous connaissez, je pense bien, la priorité de ce tronçon de route. Nous allons essayer de faire en sorte que les problèmes d'expropriation puissent se terminer et de donner les travaux cette année vous conviendrez, je pense, que c'est un tronçon absolument désastreux, actuellement.

M. Mailloux: J'ai deux questions sur le comté qui m'occupe, celui que je représente. Les services publics sont déplacés sur la section Saint-Tite, le centre des Caps. Il y a des tronçons qui étaient prêts pour exécution, tel celui du centre des Caps. Est-ce à dire qu'il n'y aura pas de travaux qui s'exécuteront sur les 14 milles qui restent entre Saint-Tite-des-Caps et le Centre?

M. Lessard: Non.

M. Mailloux: Il n'y a pas de travaux.

M. Lessard: Cette année, nous achevons les travaux que vous avez commencés. C'est déjà bon.

M. Mailloux: Le ministre voudrait-il s'informer auprès de M. Perron pour savoir où sont rendues les études quant au tronçon Clermont-La Malbaie, qui est le tronçon le plus achalandé de la rive nord, soit huit milles de circulation par jour, où il y a un problème extraordinaire de déplacement de propriétés et de changement de tracés?

M. Lessard: En ce qui concerne les quatre voies, les travaux seront terminés prochainement, les plans et devis. En ce qui concerne les grands contournements, on analyse le tracé.

M. Mailloux: De Clermont à La Malbaie.

M. Lessard: De Clermont à La Malbaie, en ce qui concerne les quatre voies, les plans et devis, dans le tracé actuel...

M. Mailloux: Dans l'emprise actuelle.

M. Lessard: ... dans l'emprise actuelle, seraient terminés d'ici cinq ou six mois, dans le courant de l'année. Maintenant, en ce qui concerne le contournement, comme tel, de la ville de La Malbaie, on analyse les voies possibles. Mais je vous

dis qu'une fois, quand même — en tout cas, c'est ma réaction première — qu'on aura fait les quatre voies, je pense bien que l'accessibilité, sur la rive sud de la Rivière-Malbaie, sera d'autant plus facile.

M. Mailloux: Il n'y aura qu'un problème que cela entraînera, bien que je le comprenne, c'est la congestion qui en résultera sur le pont de Rivière-Malbaie à La Malbaie même, qui est déjà difficile.

M. Lessard: C'est cela. C'est le problème du pont. Il va falloir l'envisager sérieusement.

M. Mailloux: M. le Président, Donnacona-Saint-Augustin, est-ce à dire que cela complète les travaux à commencer jusqu'à Donnacona même?

M. Lessard: Oui. Au chemin du Bois de l'Ail.

M. Mailloux: Du Bois-de-l'Ail.

M. Lessard: De l'autre côté de la rivière.

M. Mailloux: Je voudrais faire une observation qui concerne la région de Berthier également. Ce sera peut-être une école de pensée différente de la mienne qu'il retrouvera au ministère également. J'ai toujours été de ceux qui ont cru que, pour soulager les ponts à Québec et à Montréal, il fallait au plus tôt terminer l'autoroute de la rive nord, Berthier-Cap-de-la-Madeleine, de même que ce tronçon.

J'ai eu de la misère à convaincre mes fonctionnaires qu'on pourrait réduire peut-être de 10% ou de 15% la circulation qu'on rencontre sur les ponts à Montréal et à Québec. Je pense que ce serait important que le gouvernement fasse le nécessaire pour que ce tronçon devienne acceptable, au moins à la circulation touristique, mais il y a d'autres types de circulation également.

M. Russell: Est-ce qu'il n'y a pas de date précise où ces travaux seront terminés, sur la rive nord? Y a-t-il un projet en marche?

M. Lessard: On a des travaux qui sont compris, des investissements qui sont compris. Cela va aller, comme je vous le disais, selon les budgets qui nous seront alloués, mais je suis quand même d'accord. Je l'avais souligné d'ailleurs, lorsque le député de Charlevoix m'avait parlé des ponts entre la rive sud et la rive nord. J'avais souligné qu'un des moyens de déconcentrer la circulation rive sud vers le nord, vers l'île de Montréal était la construction de l'autoroute sur la rive nord.

Nous n'avons pas actuellement d'échéancier, mais je pense que cela nous apparaît, en fait, comme un dossier important.

M. Russell: M. le Président, je ne veux pas chicaner le ministre, mais on va admettre ensemble que cela marche... Si on parle de pas de tortue, ça va un peu plus vite que ça actuellement, quand

on parle du développement de cette région, les routes sur la rive nord...

En ce qui concerne les ponts...

M. Lessard: Je vous avoue justement que nous autres, chez nous, la 138, cela a été à pas de tortue aussi.

M. Russell: La tortue est arrêtée.

M. Lessard: La tortue était arrêtée.

M. Russell: Il faut quand même penser que la circulation n'est pas la même. En ce qui concerne la surcharge des ponts de la rive sud et de la ville de Montréal, je voyage dans ces régions assez fréquemment... Il s'agit des heures de pointe. Si on avait — je l'ai signalé hier — un meilleur service en commun, peut-être que cela soulagerait passablement les ponts de la rive sud aux heures de pointe.

M. Lessard: C'est notre préoccupation. D'ailleurs, on va avoir un...

M. Russell: Mais je crois que je suis d'accord avec l'ancien ministre des Transports pour que les routes de la rive nord soient complétées dans les délais les plus rapprochés possibles.

M. Mailloux: M. le Président, j'aurais une question à poser au ministre des Transports.

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

M. Mailloux: Ce serait le temps, je pense, qu'il nous fasse une déclaration sur le pont du Saguenay.

M. Lessard: J'ai indiqué, je pense bien, l'autre jour, c'est-à-dire au début de cette commission parlementaire, qu'actuellement j'avais demandé de réactiver le dossier. J'avais demandé une étude de coûts-bénéfices. Je n'ai pas pris de décision à ce sujet. Le député de Charlevoix conviendra qu'on ne peut pas s'engager sur un projet de peut-être \$100 millions \$150 millions, sans analyser l'ensemble du dossier.

Je me dis une chose, je pense que, sérieusement, on peut l'envisager, parce que, dans 20 ou 25 ans, on sera encore dans la même situation, si on n'envisage pas la possibilité de construction d'un pont, et nous aurons peut-être investi \$25 millions, \$30 millions, \$40 millions, je ne sais pas, selon les coûts qui augmentent d'année en année et nous en serons encore au même point.

J'ai demandé — il y aurait peut-être possibilité de négocier encore une entente fédérale-provinciale — de réactiver ce dossier, de faire des études précises concernant les coûts et, encore une fois, je dis, que ce soit dans mon comté ou dans le comté de Charlevoix ou ailleurs, qu'il va falloir considérer les disponibilités financières du gouvernement et considérer les priorités gouvernementales.

Je n'ai pas pris de décision. La seule chose que j'ai demandée, c'est d'avoir une étude complète sur les coûts-bénéfices, en vue d'envisager une décision dans...

M. Mailloux: Est-ce que l'étude dont parle le ministre...

M. Lessard: C'est toujours la même étude.

M. Mailloux: Une étude faite par les fonctionnaires.

M. Lessard: Monty.

M. Mailloux: Par les fonctionnaires?

M. Lessard: Non, c'est une étude qui a été faite par un ingénieur à l'extérieur, l'étude Monty, faite en 1968. A ce moment, on évaluait à \$35 millions la construction d'un pont, mais, à ce moment, on n'avait pas tenu compte du fait que nous étions dans une région de tremblements de terre dont le cycle est supérieur à celui de la région de Québec, soit 5 par rapport à 2 dans la région de Québec.

Ce type de pont serait un genre de pont, comme le pont Pierre-Laporte, un pont suspendu, étant donné, justement l'indice de tremblement de terre dans notre région, dans la région de Charlevoix comme dans la région de Saguenay, il a fallu, par la suite, réviser cette étude. En 1973, le coût était estimé à \$55 millions. Vous connaissez justement l'inflation considérable que nous avons connue depuis 1973, ce qui veut dire qu'on peut facilement actuellement prévoir \$125 millions ou \$150 millions.

Il y a eu des discussions avec le gouvernement fédéral, particulièrement avec M. Marcel Lessard, à ce sujet. Il serait peut-être possible d'envisager une entente fédérale-provinciale. Pour le moment, ce que je peux vous dire, c'est que la décision qui sera prise, le sera en relation avec l'ensemble des priorités gouvernementales. Il faut quand même souligner que, tôt ou tard, je pense bien que le député de Charlevoix en est conscient, étant donné le développement considérable qu'il y a sur la région de la Côte-Nord, il va falloir envisager un lien direct entre la Côte-Nord et la région de Charlevoix qui sera un lien permanent, parce que, comme vous l'aviez d'ailleurs souligné à plusieurs reprises, il va falloir prévoir des investissements si on veut que le service soit satisfaisant en tenant compte de la circulation actuelle. Il va falloir envisager dis-je, des investissements qui peuvent être considérables, concernant la construction de nouveaux débarcadères et concernant aussi de nouveaux traversiers possibles.

En tenant compte de l'ensemble de ces investissements que nous devons envisager, et des montants annuels que nous devons verser pour le service de traversiers, on va voir s'il y aurait lieu de construire un pont ou de continuer le système actuel.

M. Mailloux: M. le Président, je comprends

assez bien le ministre quand il parle des difficultés particulières auxquelles on fait face à la rivière Saguenay. Étant plus âgé que lui, j'ai déjà vécu un tremblement de terre à 7,5 à l'échelle Richter, je sais ce que cela peut donner dans Charlevoix. Comme la rivière Saguenay et la rivière du Gouffre sont les deux épicentres les plus importants de tous les tremblements de terre québécois, je sais quelles précautions il faudrait apporter à la mise en place d'une structure semblable au-dessus de la rivière Saguenay. Si le pont Pierre-Laporte a coûté, si ma mémoire est fidèle, \$65 millions en 1965, je pense, cela veut donc dire que pour un pont beaucoup plus long que le pont Pierre-Laporte, il faudrait ajouter plus que le double des coûts, étant donné l'inflation qu'on a connue depuis ce temps; c'est au-delà de \$200 millions qu'irait chercher un pont sur le Saguenay, et possiblement, d'autres montants assez importants pour les approches. De toute façon, j'espère qu'il nous sera possible de revenir demain...

M. Lessard: Non, là, je ne voudrais pas qu'on pousse, je ne voudrais pas qu'on dise au-delà de \$200 millions. On va avoir une étude de coûts-bénéfices, mais l'étude de Monty parlait, en 1973, de \$55 millions. Maintenant, c'est pour cela que j'ai demandé une étude, parce que le député de Charlevoix, suite à des questions qu'il avait soulevées à l'Assemblée nationale et en commission parlementaire, m'avait déjà parlé de \$300 millions. D'ailleurs, j'avais écrit, à plusieurs reprises, à ce sujet, au député de Charlevoix, ex-ministre des Transports, et je n'avais malheureusement pas reçu de réponse concernant la demande que je faisais pour obtenir le rapport Monty, mais le député de Charlevoix m'avait parlé de \$300 millions. A ce moment, j'avais indiqué au député de Charlevoix que si on devait parler de \$300 millions, j'en faisais mon deuil du pont sur le Saguenay, mais je ne voudrais pas qu'on reparte avec ces chiffres astronomiques actuellement. Je voudrais qu'on attende — j'envoie peut-être \$125 millions ou \$150 millions — l'étude qui nous sera faite, parce qu'il faut tenir compte aussi d'autres conséquences que cela comporte. On peut envisager un pont à péage aussi. Je ne veux pas m'engager sur des chiffres précis. J'attends l'étude coûts-bénéfices qui sera faite. Je ne voudrais pas non plus qu'on charrie \$200 millions et \$250 millions pour faire peur à tout le monde.

M. Mailloux: M. le Président, je ne veux pas charrier. Je connais l'intérêt que porte le député de Saguenay, comme c'est logique. C'est une des régions les plus mal desservies du Québec. Quand je mentionne des chiffres importants, parce que j'ai dit tantôt, qu'en 1965 cela avait coûté \$65 millions pour le pont Pierre-Laporte, il peut vérifier ces chiffres auprès de ses officiers.

Je pense que, si ma mémoire est fidèle, c'est ce qu'on a payé, en 1965, pour le pont Pierre-Laporte.

Mais je vais revenir sur certains contrats d'importance beaucoup moins grande, l'an passé, pour connaître quels ont été les coûts de l'infla-

tion de 1972 à 1975. Pour un pont, dans le comté de Bonaventure, un autre dans le comté de Saguenay ou de Duplessis — je pense que c'est Duplessis — estimation révisée, au mois de mai, soumissions demandées, en 1975 ou 1976; à l'ouverture des soumissions, sur 13 ou 14 soumissionnaires, dépassement au plus bas soumissionnaire de 97% dans un cas et de 107% dans l'autre. Si l'on parle de 1965 à 1980 ou 1982 où pourrait se construire un pont, pour un pont presque du double de l'importance du pont Pierre-Laporte, le député de Charlevoix ne charrie pas quand il parle d'au-delà de \$200 millions. Il ne charrie pas, si l'on doit tenir compte du facteur tremblements de terre possibles et de la difficulté du terrain qu'on rencontre, où on n'a pas les approches qu'on avait ici, au pont Pierre-Laporte, vers la rive sud où c'était très facile et vers la rive nord où ça ne ressemblait pas, non plus, à Charlevoix ou à Saguenay.

Je n'ai pas voulu, évidemment, citer des chiffres semblables pour charrier. Je tiens compte simplement des soumissions publiques qu'on a demandées, alors qu'on sait que, dans les métiers de la construction, avec toutes les augmentations successives qu'on a connues, les arrêts de travail, pour tout travail qui dépasse une ou deux années, il y a de tels facteurs impondérables qu'il n'y a pas un soumissionnaire qui veut s'engager à moins que le gouvernement ne veuille y aller à coût plus honoraires. J' imagine qu'un pont sur le Saguenay, quand ça se construira, ça se construira non pas en soumissions publiques, mais à coût plus honoraires. Il n'y a pas un soumissionnaire qui voudra embarquer dans un problème semblable à contrat fixe. De toute façon, je connais l'importance...

M. Lessard: Je voudrais simplement dire au député de Charlevoix ceci, en terminant sur ce point: Le député de Saguenay a toujours évité de faire une promesse électorale à ce sujet — j'en ai parlé — ce qui n'avait pas été fait...

M. Mailloux: C'était de bonne guerre.

M. Lessard: ... par le candidat libéral en 1973, qui, lui, avait promis le pont sur le Saguenay.

M. Mailloux: J'espère que l'ancien ministre des Transports n'a pas promis, jamais, un pont sur le Saguenay.

M. Lessard: Non.

M. Mailloux: J'ai voulu être réaliste devant les candidats et d'autres. Il me semble avoir dit, encore au cours de la dernière campagne électorale, dans le comté de l'honorable ministre, que, quant à moi, peut-être que dans dix ans on penserait à mettre un pont en place, parce qu'il y avait des problèmes très particuliers auxquels les habitants de Saguenay et de Duplessis avaient à faire face, mais que je ne pensais pas que le ministre des Finances aurait des disponibilités de \$150 millions ou \$200 millions, à travers son budget, pour entreprendre un travail semblable. C'est ce que j'ai

dit en pleine campagne électorale et j'ai la même opinion aujourd'hui.

M. Lessard: C'est ce que je continue de dire aussi, moi.

M. Mailloux: On peut changer de région, M. le Président.

M. Russell: Est-ce qu'on peut changer de région, oui?

M. Lessard: La région 32, l'autoroute de la Beauce, la 73, \$7,8 millions pour la terminaison des travaux, et, à l'automne 1977 l'autoroute sera ouverte à la circulation.

M. Mailloux: D'un bout à l'autre.

M. Russell: Du pont Laporte à Sainte-Marie.

M. Lessard: Le père Poulin n'a pas réagi.

M. Mailloux: Le père Arsenault, non plus. Est-ce à dire que...

M. Lessard: En fait, j'ai maintenu la décision de l'ancien ministre des Transports.

M. Mailloux: Je peux dire au ministre des Transports que, quand la décision du tracé actuel fut entérinée par son prédécesseur, ce ne fut pas une décision politique, contrairement à certains avancés. C'était suite à un rapport qui nous venait principalement du ministère des Affaires municipales, où l'ensemble des infrastructures en place était déjà là. Cela n'a pas fait seulement des heureux, ma décision là-bas. Mon nom devait être marqué en lettres d'or, d'après le père Arsenault et, en changeant de place, j'étais devenu un voyou ou presque.

M. Lessard: Comme je sentais que c'était un dossier très chaud, puisque j'avais eu l'occasion de constater certaines pressions qui avaient été faites auprès du député de Charlevoix alors qu'il assumait la responsabilité du ministère des Transports, j'ai vérifié personnellement tout le dossier et j'ai pu constater, justement, que la décision qui avait été prise l'avait été en tenant compte d'un ensemble de facteurs, à savoir, particulièrement, la rentabilisation des infrastructures. C'est pourquoi j'ai maintenu la décision qui avait été prise.

M. Mailloux: Dans l'échéancier des travaux au-delà de Saint-Maxime de Scott — la préparation des plans et devis se poursuit...

M. Lessard: Oui.

M. Mailloux: ... est-ce qu'on pense respecter, jusqu'à Saint-Georges, un échéancier qui irait jusqu'en 1980 ou 1981 pour le tronçon Saint-Maxime-Saint-Georges

M. Lessard: Actuellement c'est donné jusqu'à Sainte-Marie.

M. Mailloux: Sainte-Marie? Ce sont les plans qu'on avait déposés l'an passé?

M. Lessard: C'est cela. C'est en construction.

M. Mailloux: Mais, au-delà de Sainte-Marie et Saint-Georges, pense-t-on réaliser l'échéancier qui avait été donné?

M. Lessard: On prépare les plans. J'ai répondu à l'Assemblée nationale l'autre jour, qu'il n'y avait pas, pour le moment, de retard. Les plans et devis se préparent; normalement on devrait suivre l'échéancier.

M. Mailloux: Quelle est la longueur Sainte-Marie-Saint-Georges?

M. Lessard: Il y a 40 milles, \$120 millions.

M. Mailloux: 40 milles, Sainte-Marie-Saint-Georges?

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: \$120 millions, cela comprend les voies d'accès pour aller du côté ouest de la rivière?

M. Lessard: Oui.

M. Russell: Quelle est la distance entre le pont Pierre-Laporte et Sainte-Marie? C'est en construction actuellement.

M. Lessard: C'est 22,5 milles. Le coût est de \$44 millions.

M. Mailloux: Le contrat dont il est question, \$7,8 millions, jusqu'à Sainte-Marie, est-il donné?

M. Lessard: Il est donné.

M. Mailloux: Il est donné.

M. Lessard: Région 4, autoroute 55, contournement de Grand-Mère, \$4,6 millions. Le boulevard municipal, l'autoroute 155, \$2 millions. C'est le parachèvement des travaux. En plus, il y a un projet qui n'est pas indiqué sur le document, l'intersection de la 55 et de l'autoroute 30 sera commencée au mois d'octobre pour un contrat de \$10 millions, sur lequel il y aura une dépense cette année de l'ordre de \$500 000. L'échangeur à la sortie du pont de Trois-Rivières.

M. Mailloux: Il n'y a rien pour le dédoublement des voies? De Berthier et Cap. Cela fait partie de l'entente à venir?

M. Lessard: Cela fait partie de l'entente. Cela fait partie des négociations. On pense même que c'est un secteur prioritaire, alors cela va... Cela fait partie de la négociation.

M. Mailloux: Avez-vous des questions à poser?

Une Voix: Non.

Le Président (M. Boucher): M. Mailloux, la région 5?

M. Mailloux: Oui.

M. Lessard: La région 5, c'est l'autoroute 10-55 de Omerville à Richmond; \$8,2 millions.

M. Mailloux: C'est une entente fédérale-provinciale.

M. Lessard: C'est cela.

M. Vaillancourt (Orford): Les \$8,2 millions, cela ne comprend pas la partie du fédéral?

M. Lessard: Oui, c'est toujours... C'est que le ministère verse le \$8,8 millions et les montants d'argent, la participation du gouvernement fédéral s'en va au ministère des Finances.

M. Vaillancourt (Orford): Ce qui veut dire qu'en 1977 il va se dépenser sur l'autoroute 10-55 Omerville-Richmond un montant de \$8,2 millions. Cela comprend les deux ponts?

M. Mailloux: Cela comprend les deux ponts?

M. Lessard: C'est cela.

M. Vaillancourt (Orford): Il y aura une récupération de 60% du fédéral.

M. Lessard: C'est cela.

M. Vaillancourt (Orford): Sur une période de combien d'années seront répartis ces travaux?

M. Lessard: Trois ans.

M. Vaillancourt (Orford): Pour compléter de Omerville à Richmond.

Maintenant la partie de Richmond, en venant vers Sherbrooke, il y a une partie qui est construite, va-t-elle être ouverte bientôt?

M. Lessard: La 139?

M. Vaillancourt (Orford): Non, je parle encore de l'autoroute 55.

M. Lessard: Dans la région 5, le projet qui est indiqué, l'autoroute 10-55 d'Omerville à Richmond, cela veut dire que tous les contrats pour la liaison d'Omerville à Richmond seront accordés au cours du présent exercice financier.

M. Russell: Tous les contrats seront accordés dans l'espace d'un an ou deux.

M. Vaillancourt (Orford): Ce que j'aimerais savoir, la partie Richmond en venant vers Sherbrooke, la partie qui est presque terminée, je pense que c'est un pont qui était en construction...

M. Lessard: Le pont de la rivière au Saumon est terminé, presque terminé; de toute façon il est en construction. Le contrat de l'autre côté du pont de la rivière au Saumon en allant vers le nord sera donné au mois d'octobre, pour la liaison avec l'autoroute 51.

M. Vaillancourt (Orford): Prévoyez-vous en ouvrir un bout prochainement?

M. Lessard: Ce sera assez difficile parce que la route en question, d'une longueur telle que vous dites, de sept milles actuellement terminés, ne débouche sur aucune route actuellement.

M. Vaillancourt (Orford): Quand prévoyez-vous que ce tronçon sera ouvert?

M. Lessard: Possiblement dans un an, quand le premier tronçon de la route, du contrat qui sera donné, sera terminé. Dans un an, possiblement qu'il y aura un raccordement pour ouvrir ce tronçon.

M. Vaillancourt (Orford): Cela veut dire pas avant la fin de 1978? C'est parce que c'est une question qui m'est posée assez souvent et que je ne savais pas quoi répondre.

Est-ce qu'il y a d'autres projets comme dans la région de Sherbrooke, la voie de contournement qui va...

M. Lessard: Il n'y en a pas de prévu cette année.

M. Vaillancourt (Orford): Il n'y a aucun autre...

M. Lessard: Dans la région, ce sont les projets.

M. Vaillancourt (Orford): Il n'y a pas autre chose de prévu.

M. Lessard: Je pense que quand même il faut souligner que c'est un projet majeur, le projet que nous faisons cette année.

M. Vaillancourt (Orford): J'espère que nous allons avoir aussi un peu de petite voirie.

M. Lessard: Oui. Là, nous annonçons les grands projets.

M. Vaillancourt (Orford): D'accord.

M. Mailloux: La région 6-1.

M. Lessard: La région 6-1, en fait, c'est la continuation de l'autoroute 10-55. En fait, elle s'appelle l'autoroute 51, de Richmond à la route 139. Tous les contrats sont donnés. Il y aura une dépense de \$5,3 millions.

M. Vaillancourt (Orford): Cela va se terminer quand?

M. Lessard: Le même échéancier en fait que l'autre, soit trois ans. Maintenant, c'est possible que ce soit plus rapide, étant donné que les contrats sont donnés, il est possible de se rendre dans deux ans et demi environ.

M. Mailloux: Dans les autres millions, il n'y a pas de projet tellement important? Dans cette région, sur les \$16,8 millions, en dehors des \$5,3 millions, il n'y a pas de projet d'une extrême importance.

M. Lessard: Non.

M. Russell: Si je comprends bien, avec la terminaison des contrats actuels de \$5,3 millions, cela veut dire qu'on pourra partir sur la 51 et aller jusqu'à la transcanadienne de Richmond à...

M. Lessard: C'est cela. Vous avez très bien compris.

M. Vaillancourt (Orford): La route 51 se raccorde avec la Transcanadienne 20.

M. Lessard: C'est cela. Actuellement, à partir de la transcanadienne à venir jusqu'à la route 139, c'est actuellement ouvert. Il y a une structure qui est en construction à l'intersection de la 139 et en plus, il y a un contrat qui va s'ouvrir à l'automne pour une longueur encore de sept milles de la 139 à la route Poyard. Ce tronçon sera ouvert à l'automne cette année.

M. Vaillancourt (Orford): ...

M. Lessard: C'est cela et les autres contrats pour la reliaison à Richmond seront peut-être dans deux ans.

M. Vaillancourt (Orford): Merci, je n'ai pas d'autre question.

Le Président (M. Boucher): 6-2.

M. Lessard: 6-2 il s'agit en fait de l'autoroute 20 à Tracy pour \$8,3 millions.

Une Voix: ... terminée.

M. Lessard: Oui. Et l'autoroute 35, l'échangeur du boulevard Pierre-Claisse, \$2 millions.

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

M. Dussault: Relativement à l'autoroute 30, M. le ministre disait tout à l'heure qu'il y a des régions gavées et d'autres qui ne l'ont pas été. Je fais partie d'une sous-région et le député de Beauharnois, s'il était ici, ferait probablement le même réquisitoire que moi. Châteauguay et Beauharnois font partie d'une sous-région qui a été littéralement oubliée dans le passé. Il y a effectivement dans le décor le projet d'autoroute 30. On a pensé à la liaison Sorel-Montréal, mais la liaison

Valleyfield-Montréal, comme telle, à toutes fins pratiques, a été oubliée. Je pense que dans ce projet d'autoroute, il va falloir — je trouve que c'est souhaitable en tout cas — mettre fin à l'espèce d'incohérence ou d'inconséquence qui a tenu lieu, jusqu'à maintenant, de politique au niveau de ce projet. D'abord, cela a fait l'objet de promesses électorales depuis une décennie. Il y a eu des expropriations inutiles d'ailleurs, il y a eu des changements de tracés, entre autres en tenant compte de Caughnawaga, mais je me dis que, si on avait d'abord été chercher les permissions de Caughnawaga avant de commencer les travaux d'expropriation, on n'aurait pas dépensé de l'argent inutilement. Il y a au moins cinq ou six maisons à Châteauguay qui ont été, à toutes fins pratiques, expropriées inutilement. Il y a des expropriations pendantes sur la question de la route 30. Il y a des gens qui sont inquiets. Ils ne savent pas ce qui va leur arriver. Je voudrais bien leur donner des réponses. Cette route a été commencée quelque peu. Il y a des bouts ici et là dans les champs qui ne servent pas. Des viaducs qui ont été commencés aussi. Cette route 30, pour les gens de la région, est une nécessité. C'est une condition pour le développement économique de la région. On voudrait au moins avoir comme politique économique, dans notre région, de viser à une autosuffisance plus grande, sûrement à Valleyfield, moins grande à Châteauguay, bien sûr, mais quand même une autosuffisance en termes de travail, ce qui est impossible actuellement. On voudrait permettre à certaines municipalités qui ont des parcs industriels de jouer leur rôle au point de vue économique et ces municipalités ne peuvent pas les jouer. Or, on se retrouve avec des parcs industriels vides alors qu'il y a des possibilités dans ce coin-là.

Les compagnies n'attendent que d'avoir une route importante pour pouvoir véhiculer leur marchandise et tout ce que ça comporte. Dans ces crédits, évidemment, on constate qu'il n'y a rien de prévu, l'ex-ministre d'Etat, M. Berthiaume, avait pendant la campagne électorale, promis la fin des travaux pour 1978. Evidemment, personne n'a cru à ça, mais je voudrais quand même savoir où en sont ces travaux, quel est l'état du projet actuellement. Je voudrais surtout savoir si on peut espérer qu'on songe à nous dans d'éventuels crédits supplémentaires ou à tout le moins dans le prochain budget.

M. Lessard: Je dois quand même souligner qu'il y a d'autres travaux qui sont prévus sur l'autoroute 30. A l'automne, nous ouvrirons le contournement de Valleyfield; nous investissons cette année un montant de \$751 504, globalement, en fait \$800 000 et c'est un projet qui est majeur et nous investirons aussi \$3 millions pour la même autoroute du pont Mercier à la route 116, le réaménagement de la route 9, à Candiac.

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

M. Lessard: Les finances se préparent, mais on a le problème qu'on soulignait au cours de

cette commission parlementaire, soit le problème de Caughnawaga, de négociations avec le gouvernement fédéral.

Le Président (M. Boucher): Le député de La Prairie.

M. Michaud: M. le Président, toujours en parlant de l'autoroute 30, vous avez bien dit que les \$8 millions terminaient la source de l'autoroute 30 à Tracy. Est-ce qu'il y a quelque chose de prévu à courte échéance pour que cette autoroute se continue de la route 112, qui est la Saint-Hubert, vers l'autoroute des Cantons de l'Est? Parce que l'autoroute 30 se termine dans une grenouillère et on a entendu dire qu'il y avait des problèmes techniques, quasiment insurmontables qui n'avaient pas été prévus lors des plans initiaux. Est-ce que c'est conforme à la vérité?

M. Lessard: Les plans et devis se préparent; maintenant, on peut toujours réviser, selon les priorités, comme je l'ai indiqué, l'échéancier; actuellement, nous préparons les plans et devis à ce sujet.

M. Michaud: Est-ce exact que c'est réellement un plan technique puisque cette autoroute arrive dans une grenouillère?

M. Lessard: Ce sont les plans techniques qui se préparent.

M. Michaud: D'accord. Deuxièmement, en ce qui concerne le boulevard Taschereau, c'est une autoroute, c'est-à-dire que ce n'est pas une autoroute, c'est un boulevard, est-ce dans les travaux secondaires ou si c'est encore dans les travaux d'autoroute?

M. Lessard: Il faut souligner aussi que, pour le viaduc Southwork, il y a \$500 000 prévus cette année; alors, c'est le boulevard Taschereau avec l'ancienne route.

M. Michaud: Exact. Ce qui a été prévu, je crois, c'est la division du boulevard Taschereau de l'échangeur Southwork; je vous ai demandé de changer le nom pour l'échangeur Lemoyne si possible. De toute façon, ce sera un genre de mur entre les deux, au point de vue de la sécurité...

M. Lessard: On m'a indiqué justement le nombre d'accidents qui avaient eu lieu...

M. Michaud: C'est énorme.

M. Lessard: ... à cet endroit et ça ne fait pas partie des \$500 000 de Southwork comme tel, mais c'est un projet, je pense, qui a été donné, avec la bande centrale, d'environ \$800 000...

M. Michaud: C'est environ \$800 000 à \$900 000.

M. Lessard: C'est ça, environ \$800 000 à

\$900 000. Alors, on a corrigé justement une chose qui nous apparaissait assez sérieuse et où il y avait eu de nombreux accidents.

M. Michaud: Pour l'échangeur, c'est bien véridique que nous avons devancé d'une année l'échéancier pour le construire probablement en 1978...

M. Lessard: Pour Southwork?

M. Michaud: Oui, un montant d'environ \$8 millions à \$9 millions.

M. Lessard: En fait, c'est \$12 millions, mais cette année on investit \$500 000 pour faire la station de pompage.

M. Michaud: D'accord, merci.

M. Lessard: Les montants concernant justement 134, pour la rénovation de la bande centrale et de l'éclairage de l'échangeur Southwork au pont Jacques-Cartier, c'est un montant de \$800 000. Le contrat est dans les journaux.

M. Michaud: Merci beaucoup, M. le Président.

M. Mailloux: M. le Président, je veux simplement faire une courte observation, non pas pour chicaner le député de Châteauguay, je comprends les besoins qu'ils ont. Mais quand il dit qu'on l'a oublié dans le passé, je constate quand même que, l'an passé, il avait dans sa région \$31,4 millions et qu'il en a \$29,4 millions cette année.

M. Russell: Ils sont callés encore...

M. Dussault: M. le Président, si vous me permettez de revenir sur cette question. Ce n'est pas dans ces termes qu'on dit qu'on a été oublié, parce qu'on peut nous donner des petits bouts de route, ici et là, dans les champs. Cela ne peut pas nous satisfaire. C'est effectivement ce qui s'est passé au niveau de la route 30. C'est là qu'est le problème. On veut avoir quelque chose de continu.

Je peux toujours dire que M. le ministre a répondu à mes questions, parce que je pense qu'il sera en mesure, d'une façon ou d'une autre, de réfléchir davantage sur nos besoins quand il viendra dans notre région, dans sa tournée. Je peux dire immédiatement que penser à nous, ce serait penser à nous de la façon suivante, c'est-à-dire nous donner des bouts de route qui seraient utilisables dès le moment où les travaux seraient terminés.

Je pense, par exemple, à l'ancienne route 9-C qui est devenue 132 ou 138 — cela me mêle toujours — qui sera effectivement retravaillée dans les prochains mois. D'ailleurs, je remercie beaucoup le ministre de nous avoir accordé ce projet. Cependant, cette route prendrait son sens véritable si on la continuait et qu'on contournait effectivement Caughnawaga et qu'on se rendait à Châteauguay avec cette route. C'est dans ce sens que je dis

qu'on ferait la preuve qu'on commence vraiment à penser à nous. A penser à nous d'une façon cohérente et non pas d'une façon inconséquente, comme, malheureusement, on est obligé de le constater actuellement. Cela ne peut pas nous satisfaire. Je rencontre les commissaires industriels dans la région et les autorités municipales, qui se disent tous insatisfaits de la situation. C'est dans ce sens qu'ils disent, comme je l'ai dit aujourd'hui, qu'on a été oublié.

Si M. le député de Beauharnois était ici présent, il ferait exactement le même réquisitoire que celui que je viens de faire, parce que la situation est pire encore pour lui. Il y a des travaux commencés qui ne mènent nulle part. C'est ce qui est grave.

M. Mailloux: Le ministre des Transports actuel, comme l'ancien ministre, était bien conscient de cela. Il y a quantité de problèmes techniques et financiers qui arrivent en cours de route qui ne permettent pas toujours que les gens puissent avoir le bénéfice immédiatement d'une mobilisation importante. On a vu cela sur le boulevard Dufferin-Montmorency. On l'a vu aux quatre coins du Québec. Ce n'est pas facile et ce ne sera pas facile non plus pour l'actuel ministre de faire en sorte qu'on puisse avoir un rendement immédiatement d'un investissement, dès le lendemain matin.

M. Dussault: On n'en demande pas tant, M. le député de Charlevoix.

M. Lessard: Je prends bonne note des remarques qui sont faites.

M. Michaud: M. le Président, dans le même ordre d'idées...

M. Gratton: Vous allez sûrement être plus indulgent avec le nouveau ministre que vous ne l'êtes pour l'ancien.

M. Russell: M. le Président, s'il vous plaît!

M. Lessard: On verra.

M. Michaud: M. le Président, dans le même ordre d'idées...

M. Lessard: Ce n'est pas toujours vrai.

M. Michaud: ... je crois qu'il était complètement illogique de faire des travaux échelonnés sur à peu près 30 milles, un viaduc ici, un viaduc là, un petit bout ici, un petit bout là. Finalement, rien ne pouvait servir. J'aurais mieux aimé qu'on fasse 5 milles ou 8 milles et que cela puisse servir tout de suite. Autrement, on faisait des investissements sur quatre ou cinq ans qui ne servaient jamais, avant que tout soit complété. C'est tout simplement une planification d'un travail pour utiliser les mêmes montants d'argent, mais avec une planification prévue. C'est drôle de dire cela, mais fran-

chement, pour que ce soit rentable le plus vite possible.

M. Lessard: D'accord. On en prend bonne note. J'ai eu l'occasion de constater que, sur la Transquébécoise et sur certaines routes, les tronçons ne pouvaient être utilisés. Nous allons essayer, en tenant compte, justement, des handicaps que nous pouvons avoir, de faire en sorte que les travaux puissent être utilisés et que les investissements puissent être utilisables dans les plus brefs délais.

Maintenant, parfois, on fait face à des problèmes d'expropriation. Je vous avoue que j'ai eu l'occasion de faire les remarques que vous faites, concernant des travaux qui avaient été faits.

Une Voix: M. le Président, si vous permettez...

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

M. Dussault: J'aimerais ici faire remarquer jusqu'à quel point nous apprécions, du côté ministériel, pouvoir aussi ouvertement parler dans une commission parlementaire sur les "insatisfactions" que nous pouvons avoir vis-à-vis des projets existants. Cela fait peut-être partie du nouveau style de ce gouvernement, de pouvoir s'exprimer aussi ouvertement, de se sentir à l'aise de le faire, et de voir que le ministre lui-même soit à l'aise de nous entendre. Nous n'avons pas d'inquiétude.

M. Mailloux: Pourrais-je faire observer au député de Châteauguay que les portes de mon bureau ont été ouvertes en continuité, et que je n'ai jamais vu le député de Chicoutimi, de Johnson, de Beauce-Sud, ou de Rouyn-Noranda, même qu'ils étaient dans l'Opposition, se présenter à mon bureau et n'être pas reçus dans les cinq minutes qui suivaient et avoir accès aux bureaux de mes sous-ministres, de la même façon, sans que je cherche à savoir de quoi cela retournait dans leurs bureaux. C'était leur plein droit.

M. Lessard: On continue l'étude des crédits 1977/78.

Le Président (M. Boucher): Est-ce qu'on peut changer de région?

M. Russell: M. le Président, je voudrais simplement continuer dans la même voie. J'aimerais clarifier une situation, à savoir si cette bonne pratique va être continuée par le présent ministre des Transports, de recevoir tous les députés de l'Opposition, comme cela se faisait dans le temps de l'ancien ministre.

M. Lessard: Parlez-en à vos collègues. Je pense bien que jusqu'à maintenant M. Biron a été reçu à mon bureau. Je pense bien que cette continuité s'est faite.

M. Gratton: Pas juste les chefs de parti, les autres aussi.

M. Lessard: Non, non. Dans mes tournées, vous avez été invité. Ce n'est pas ma faute si vous étiez occupé à Canada-Québec. Vous avez été invité à venir me rencontrer dans la région. M. Canada était parti aux États-Unis.

M. Gratton: Pensez-vous qu'on aurait réglé bien des problèmes, vous et moi, si on s'était rencontrés avec tout le reste de la "gang"?

M. Lessard: A ce moment-là, si vous n'avez pas à régler de problème, que voulez-vous? C'est votre responsabilité, mais je dis que les députés peuvent me rencontrer. Je l'ai démontré dans la tournée que j'ai faite à Lévis, M. Biron était présent, M. Goulet était présent. Les députés de l'Opposition ont été présents aux tournées régionales que j'ai faites. Si j'excepte le député de Charlevoix, dans le passé, dans ma région, lorsque les ministres faisaient des tournées, je n'ai jamais été invité.

Le Président (M. Boucher): Région 7.

M. Mailloux: On ne recommencera pas, parce que j'ai un bouillon de fièvre à chaque fois.

M. Michaud: M. le Président, on n'a pas passé la région 6-4.

M. Lessard: 6-3, on est rendu à 6-3.

M. Michaud: 6-3.

M. Lessard: Il s'agit, en fait, de l'autoroute 13...

M. Gratton: Adopté.

M. Lessard: ... et de la complétion de l'autoroute 20 jusqu'à l'autoroute 40, \$2 millions. L'autoroute 20, l'égout collecteur du parc Lafontaine, \$5 millions et l'autoroute 40, le boulevard Métropolitain, la réfection des voies élevées, du début des voies élevées à l'autoroute 15, l'autoroute des Laurentides, \$4 millions.

M. Mailloux: Est-ce que, en fait, la réparation du boulevard Métropolitain, c'est dans le programme de la construction?

M. Lessard: Oui, c'est cela.

C'est dans le programme de construction pour un montant de...

On va refaire complètement la bande centrale, un nouveau parapet ainsi qu'un nouveau système d'éclairage. Donc, ces dépenses peuvent être immobilisées selon les principes comptables.

M. Mailloux: ... voie centrale, je parle des côtés latéraux. On remarque qu'il y a une désagrégation assez importante.

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: C'est suffisant pour compléter les travaux que pense devoir exécuter le ministère.

M. Lessard: L'ensemble des travaux coûtera \$15 millions, mais cette année nous allons donner un contrat d'environ \$5 millions, sur lequel il y aura \$4 millions de dépenses. Il y aura deux autres contrats donnés dans les années futures.

M. Mailloux: Est-ce que de tels travaux vont obliger le ministère à faire en sorte qu'en certaines périodes on ne puisse pas circuler sur le boulevard Métropolitain?

M. Lessard: Les techniques de construction actuellement inscrites aux devis demandent à l'entrepreneur de toujours garder...

M. Mailloux: Les voies ouvertes.

M. Lessard:... les voies ouvertes, peut-être rétrécies en certains endroits.

M. Mailloux: Oui. Avez-vous des questions sur la région, vous? Quant à moi, on peut passer à une autre région.

M. Gratton: Adopté.

M. Lessard: La région 6-4 maintenant, l'autoroute 640, Saint-Joseph-du-Lac, \$2 millions et l'autoroute 640, l'échangeur de l'autoroute 19 et de la route 335, \$2,3 millions.

A ce sujet, il faut souligner que c'était véritablement une priorité, puisque vous avez eu l'occasion encore de constater, il y a une couple de semaines, qu'il y a eu deux mortalités. Nous avons fermé la route 335, pour éviter ces accidents que nous avons connus.

M. Mailloux: C'était la région de l'honorable sous-ministre?

M. Lessard: Non, c'est Bois-des-Filion, c'est le comté de Terrebonne, dans l'est.

M. Mailloux: Mais cette région, c'était la région où demeurerait M. Rouleau.

M. Lessard: C'était son comté.

M. Mailloux: C'est une région qui a été bien servie, depuis un certain temps.

M. Lessard: En tout cas, à la suite des revendications que j'ai eues, depuis un certain temps, et aussi des articles qui ont paru dans les journaux, particulièrement dans le *Dimanche-Matin*, j'ai eu l'occasion de constater qu'il y avait vraiment une urgence pour éviter les nombreux accidents que nous avons eu l'occasion de constater depuis quelques années. Je pense bien que la façon d'entrer sur la 640 était absolument une occasion d'accidents très, très sérieux.

M. Michaud: M. le Président, sur le même sujet, l'échangeur de l'autoroute 19 et de la route 335...

M. Lessard: Pas maintenant, d'accord.

M. Michaud: ...c'était appelé, à juste titre, l'autoroute de la mort, le coin de la mort. J'aimerais féliciter le ministre pour avoir pris une décision aussi rapide, surtout à une époque où on parle autant de sécurité routière.

M. Lessard: Dans cette région, la route 125 Rawdon-Saint-Donat dans les municipalités de Chertsey, Lac-Paré et Entrelacs, il faut ajouter un montant de \$3,5 millions.

M. Mailloux: Est-ce que ces crédits, pour l'échangeur de la mort dont parle le député de Napierville ou Laprairie...

M. Michaud: Laprairie.

M. Mailloux: ...viennent des crédits pour l'élimination des points noirs?

M. Lessard: Oui.

M. Mailloux: Il n'y avait pas une contribution fédérale dans le passé?

M. Lessard: Non.

M. Mailloux: Il n'y en a pas eu. Cela va.

M. Lessard: La région 7 de l'Outaouais, la construction du boulevard Saint-Raymond et l'autoroute 50 de Hull à Masson, de la voie du CP, Pointe-Gatineau à l'est de l'avenue des Laurentides à Angers sur une longueur de quatorze milles, \$2 millions. En fait, il s'agit de commencer des projets de l'ordre de \$40 millions. Cette année, selon un échéancier à déterminer au niveau d'ouverture de soumissions, nous dépensons \$2 millions sur l'ensemble du projet de \$40 millions. Tous les contrats devraient être donnés avant le 31 mars 1978.

Le Président (M. Boucher): Oui.

M. Gratton: M. le Président...

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

M. Larivière: M. le Président, vous n'avez rien de prévu sur l'autoroute 50, dans le secteur Pontiac qui rejoint le comté de Gatineau? Il y a déjà trois milles de faits sur l'autoroute. C'était une entente provinciale-fédérale.

Une Voix: C'est de quel comté qu'il parle?

M. Michaud: Pontiac-Témiscamingue.

M. Larivière: Pontiac.

M. Lessard: Je n'ai pas compris la question. Si vous voulez, c'est parce que...

M. Larivière: Si vous avez quelque chose de prévu dans votre programme sur l'autoroute 50,

dans le secteur Pontiac qui va à la frontière... Sous une entente provinciale-fédérale, il y a déjà trois milles de faits et on arrive dans un cul-de-sac.

M. Lessard: Il n'y a rien de compris actuellement, mais l'autoroute 50, la liaison Hull avec Montréal, suite à une visite régionale que j'ai faite, m'apparaît quand même un axe routier important. Il va falloir envisager des investissements dans des délais assez brefs.

M. Larivière: Pouvez-vous me dire si les plans de cette autoroute sont terminés?

M. Lessard: Les plans sont en préparation.

M. Larivière: Ah bon! Tandis qu'on est dans l'Outaouais...

M. Lessard: D'ailleurs on doit souligner que c'est assez avancé.

M. Larivière: M. le Président, tandis qu'on est dans l'Outaouais, j'aimerais demander au ministre s'il a donné des ordres, au comité de sélection pour les occasionnels au ministère des Transports, de n'accepter aucune personne qui ne peut pas parler le français. Comme vous le savez, dans le secteur Pontiac, mon comté, 50% de la population ont été refusées. Le comité de sélection leur a dit d'apprendre le français et de revenir l'année prochaine. Je pense qu'il y a discrimination.

M. Lessard: A ce sujet, je vous réponds très clairement que je trouverais insensé, de la part du ministère des Transports, comme d'autres ministères qui doivent donner des services à l'ensemble de la population du Québec, qui est française, d'engager des unilingues anglophones. J'ai demandé que tous nos employés occasionnels ou autres puissent s'exprimer dans la langue de la majorité des Québécois. Je trouve cela tout à fait normal.

M. Larivière: Si vous prenez certaines régions, je pense qu'on devrait tenir compte que ce sont des régions frontalières, comme la mienne, qui est aux frontières de l'Ontario et où 50% de la population n'a jamais eu même la chance d'apprendre le français.

M. Lessard: Est-ce qu'ils vivent au Québec?

M. Larivière: Ils vivent au Québec, oui.

M. Lessard: D'accord, trois fois plus de raisons.

M. Gratton: Ils sont même des Québécois à part entière.

M. Lessard: Ils sont Québécois et je les considère comme des Québécois. Justement, parce qu'ils sont des Québécois, il me semble que le minimum, de leur part, c'est d'apprendre la langue de la majorité. Si je m'en vais en Ontario, si je décide d'aller vivre en Ontario, c'est bien dommage, je ne serai jamais capable d'être engagé par le gouvernement de l'Ontario si je ne parle pas la langue de la majorité. Alors, j'ai dit aux fonctionnaires qu'il ne s'agissait pas de faire de discrimination vis-à-vis des anglophones, mais, cependant, qu'on devait exiger que ces gens puissent parler la langue de la majorité. Figurez-vous que ces gens sont en contact avec le public, avec la population. Ce sont nos fonctionnaires et il me semble, à un moment donné, logique, normal, considérant la Charte de la langue française qui a été déposée...

M. Gratton: Oui, mais elle n'est pas votée encore.

M. Lessard: ... que les fonctionnaires d'un ministère du gouvernement québécois puissent s'exprimer dans la langue de la majorité. C'est mon opinion; si ce n'est pas la vôtre, vous avez le droit de l'exprimer.

M. Gratton: Ce n'est pas une question d'opinion.

M. Larivière: M. le Président, je pense qu'on ne parle pas de fonctionnaires; ce sont plutôt les journaliers qui peignent des poteaux, qui n'ont pas affaire au public du tout et qui peuvent comprendre les ordres qui sont donnés par le contremaître. D'après moi, c'est de la discrimination, surtout dans une région comme la mienne.

M. Gratton: Est-ce que c'est par souci d'efficacité surtout que le ministre a donné ces instructions?

M. Lessard: C'est et par souci d'efficacité et par respect pour la majorité des Québécois.

M. Gratton: La question du respect de la majorité des Québécois, si on tient pour acquis que les occasionnels travaillent, comme l'a dit le député de Pontiac-Témiscamingue, bien souvent entre eux, cela vous achale?

M. Lessard: Pardon?

M. Gratton: Cela vous achale? Je vous vois faire des grimaces.

M. Lessard: Cela ne m'achale pas, mais je trouve qu'en fait c'est de la soumission que je n'accepte pas. Il me semble que ces gens ont quand même eu le temps, depuis un certain temps, de vivre au Québec et de s'adapter aux Québécois.

M. Gratton: Est-ce que cela fait longtemps que vous n'êtes pas allé dans Pontiac?

M. Lessard: Je suis allé dans Pontiac...

M. Gratton: Quand cela?

M. Lessard: ... Je suis déjà allé dans Pontiac, mais que je sois allé dans Pontiac il y a trois ans ou que je ne sois pas allé dans Pontiac, ce que je veux vous souligner, c'est qu'il y a un principe qui me paraît normal, celui que les fonctionnaires du gouvernement du Québec, où la langue de la majorité est française, doivent parler la langue de la majorité. Ce n'est pas un débat sur la langue qu'on fait. J'ai répondu que j'ai dit aux fonctionnaires du ministère concernant l'engagement des occasionnels, d'engager des personnes qui parlaient la langue de la majorité, qui s'exprimaient dans la langue de la majorité, sans discrimination vis-à-vis des anglophones.

M. Gratton: Une dernière question sur ce sujet, M. le Président, simplement pour demander au ministre des Transports si cette directive qu'il a donnée émane strictement du ministère des Transports ou s'il s'agit là d'une directive plus générale que, par exemple, le premier ministre aurait pu donner à tous les membres du cabinet?

M. Lessard: Pour le moment, c'est une directive qui vient du ministre des Transports. En ce qui concerne les autres ministères, je vais essayer d'administrer le mien pour le moment; les autres prendront leurs décisions.

M. Russell: Une question au ministre des Transports, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Est-ce que le député de Pontiac-Témiscamingue a d'autres questions?

M. Larivière: Non. Le ministre a dit qu'il était déjà venu dans le comté de Pontiac. Cela m'étonne, parce que je ne sais pas s'il sait qu'on a des villes dans les comtés qui sont à 99% anglophones.

M. Lessard: Il est temps qu'on change cela.

M. Larivière: Vous ne changerez pas cela du jour au lendemain, M. le ministre.

M. Lessard: Non, ce n'est pas la question. Je n'ai pas l'intention de changer cela du jour au lendemain, mais il serait temps que ces gens prennent conscience qu'ils vivent au Québec.

M. Larivière: Mais en même temps, ces gens, il faut qu'ils vivent comme tous les autres aussi comme Québécois.

M. Lessard: Puis après! On ne les empêche pas de vivre; on leur demande de parler la langue de la majorité.

M. Larivière: Pensez-vous qu'une personne de 50 ou 60 ans peut apprendre dans un an à parler le français?

M. Lessard: Ce n'est pas la question d'un an ou pas, mais pensez-vous que, si vous êtes en Ontario, vous allez vivre unilingue francophone?

M. Larivière: Je vais vous répondre à cela, M. le ministre. Je viens de l'Ontario. Je suis parti de là il y a plusieurs années, mais...

M. Lessard: Vous étiez unilingue francophone?

M. Larivière: Oui, certainement. Quand j'ai quitté l'Ontario, je ne savais même pas parler anglais.

M. Lessard: A quel âge êtes-vous parti?

M. Larivière: Je suis parti à l'âge de 19 ans et je ne savais même pas parler l'anglais. J'ai appris l'anglais au Québec.

M. Lessard: J'ai l'impression que vous ne travailliez pas encore.

M. Russell: M. le Président...

Le Président (M. Boucher): A l'ordre! On clôt le débat sur la langue et on passe à d'autres questions.

M. Russell: Simplement une question sur la langue, mais c'est drôlement important, parce qu'il s'agit de fonctionnaires anglo-saxons qui manipulent la langue française un peu difficilement, mais qui ont déjà obtenu leur permanence comme fonctionnaires au ministère des Transports. Est-ce que ces gens vont garder leur emploi?

M. Lessard: Ceux qui sont en permanence, on les maintient.

On leur donnera des cours. Il y aura probablement — c'est une décision, en fait, du ministre responsable — des cours, comme on donne des cours d'anglais à nos fonctionnaires, comme on organise des cours d'anglais. En fait, on exigera certainement de ces personnes qu'elles puissent s'exprimer dans la langue de la majorité.

Le Président (M. Boucher): ...d'accord.

M. Lessard: on leur donnera le temps. Ecoutez! Il ne s'agit pas d'agir de façon non civilisée. Je pense que s'il y a un peuple qui a agi de façon civilisée vis-à-vis des minorités, c'est bien la population du Québec.

M. Gratton: M. le Président, dans la région 07, à l'annexe 1, on mentionne une somme de \$24,6 millions. Est-ce que le ministre pourrait me dire quelle proportion de ce montant sera dépensée en marge de l'entente fédérale-provinciale sur le réseau routier, en d'autres mots, la participation du gouvernement fédéral à l'intérieur des \$24,6 millions?

M. Lessard: Environ \$7 millions.

M. Gratton: Ce qui veut dire que, à toutes fins pratiques, à l'intérieur de l'entente sur le réseau routier, là où, je pense, la Commission de la capitale nationale avait offert une participation de \$12 millions pour cette année — on sait que les contrats sont payés à 50-50 — on utilisera seulement \$7 millions.

M. Lessard: En fait, les dépenses brutes du ministère sont de l'ordre de \$14,7 millions. Maintenant, la Commission de la capitale nationale nous remboursera, sur des montants qui sont déjà facturés, mais qui ne nous ont pas été payés, pour une valeur d'environ \$6 millions, sur les contrats de construction de l'autoroute 50 et aussi la voie rapide no 8, dont le coût a été plus élevé que le plafond de l'entente. On aura des remboursements de l'ordre de \$8 millions venant de la Commission de la capitale nationale, en plus de ce montant, pour des travaux déjà exécutés.

M. Gratton: Qui n'est pas indiqué dans les \$24,6 millions.

M. Lessard: Non. Ce sont des dépenses déjà effectuées.

M. Gratton: Les deux projets que vous avez mentionnés, c'est-à-dire, l'axe Pink-Saint-Raymond et l'autoroute Hull-Mirabel où on va se rendre jusqu'à Angers, sont les deux seuls projets de l'entente qui seront en chantier au cours de cette année.

M. Lessard: C'est ça.

M. Gratton: Je ne veux pas aller dans les détails, mais est-ce que le ministre pourrait nous donner une idée des échéanciers quant à l'axe McConnell-Laramée.

M. Lessard: Il y a des négociations actuellement, mais je ne peux pas vous donner de réponse précise concernant l'échéancier.

M. Gratton: Mais est-ce que...

M. Lessard: Je ne voudrais pas m'engager dans le système des promesses électorales. Quand je suis allé dans la région, une chose que j'ai bien dite, comme je le dis dans toutes les régions du Québec, je ne viens pas ici en Père Noël. Je viens ici prendre conscience des problèmes des régions. Après, on avisera en conséquence, parce que je pense bien que c'est bien plus facile, en tout cas, de prendre des décisions quand on a une connaissance globale du Québec et une connaissance des priorités des différentes régions. C'est dans ce sens que je suis allé visiter les régions. C'est dans ce sens que je fais la tournée et, en tenant compte des budgets qui me seront alloués, je prendrai des décisions selon les priorités. Ce que je peux dire, c'est que j'ai eu l'occasion de constater, en fait, que l'autoroute 50 m'apparais-

sait, d'autant plus qu'on prend surtout la 401 pour se rendre dans la région, on passe donc par l'Ontario...

M. Gratton: La 417.

M. Lessard: La 417, je m'excuse. Alors, je pense bien que c'est très important, d'autant plus que c'est une région frontalière. C'est très important de relier cette région au Québec, alors qu'elle était plutôt, autrefois, reliée à l'Ontario. On va faire tous les efforts nécessaires, parce que ça m'apparaît important.

M. Gratton: D'ailleurs, ce n'est pas la population du Québec...

M. Mailloux: Comme le ministre ne fait pas de promesses, est-ce que ça voudrait dire qu'il est plus sage que ses députés en campagne électorale dans les programmes régionaux du Parti québécois?

M. Russel: ...donner des cours.

M. Lessard: Disons qu'il y a une chose qu'il faut souligner quand même, c'est que le programme du Parti québécois ne doit pas...

M. Mailloux: Le programme général...

M. Lessard: Nous n'avons jamais promis que nous allions réaliser ce programme à l'intérieur de six mois. Il faudrait quand même en tenir compte.

M. Mailloux: Vous vous êtes donné combien de temps?

M. Lessard: Nous avons été élus pour quatre ans, je pense...

M. Mailloux: Quatre ans? Cela ne fait pas toujours quatre ans.

M. Gratton: M. le Président, le ministre, dans sa tournée, a dû prendre connaissance des problèmes de circulation qu'il y a dans la région d'Aylmer, c'est-à-dire à l'ouest de la ville de Hull, où il y a une seule route, en fait, d'accès à la ville d'Aylmer, et ce qu'il y a de curieux aussi, c'est que c'est une des rares régions dans tout l'Outaouais où il y a des terrains disponibles pour le développement. On sait comment intimement il est relié au réseau routier et aux possibilités de transport. Je note que l'axe Pink-Saint-Raymond sera mis en chantier cette année. Le problème de ça, c'est que, à notre avis et de l'avis de tous ceux qui ont étudié le problème, l'axe McConnell-Laramée aurait de beaucoup amélioré la situation.

La seule autre possibilité finalement, c'est un autre pont vers l'Ontario qui, à ce moment-là, aurait des effets néfastes non seulement sur le développement, mais sur l'ensemble de l'avenir de cette région qui est déjà, selon certaines personnes, déjà trop identifiée à l'Ontario, qui en dépend trop pour le commerce, etc. Je voudrais insister

auprès du ministre sur l'importance de débloquer cela, pas au point de vue des fonds, car je ne pense pas que ce soit le problème majeur. Ce sont surtout les problèmes techniques qui semblent afférents à la préparation des plans et devis de l'axe McConnell-Laramée. Comme on n'a même pas encore fait les études, on n'a donné de mandat à personne pour faire les études de sols, il m'apparaît très urgent qu'on y procède au plus tôt parce que Pink-Saint-Raymond ne réglera pas le problème, il va simplement amplifier l'embouteillage qu'on a déjà à Saint-Raymond et Saint-Joseph, dans Hull.

M. Lessard: Je suppose que vous aviez déjà présenté ces mêmes remarques à l'ancien ministre des Transports? J'en prends note.

M. Gratton: On les a faites à tout le monde. D'ailleurs, j'en parle — c'est un peu ma marotte — non pas parce que cela me donne quelque chose, mais simplement parce que c'est là un besoin.

M. Lessard: Vous avez deux marottes: les routes et Canada-Québec.

M. Gratton: D'abord, ce n'est pas Canada-Québec; c'est Québec-Canada.

M. Lessard: Ah! C'est Québec-Canada.

M. Gratton: Deuxièmement, je ne suis plus associé à cela d'aucune façon.

M. Lessard: Ah non? Je suis bien d'accord. J'en prends note aussi.

M. Gratton: Je ne m'appelle pas M. Canada, non plus.

M. Mailloux: As-tu terminé?

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

M. Mailloux: M. le Président, à moins que les autres députés n'aient des questions à poser sur le programme construction, il me resterait quelques questions d'ordre général sur le programme de construction du réseau routier. Le ministre a-t-il l'intention de faire un transfert quelconque à son collègue de l'Agriculture pour certaines routes dans certains comtés de colonisation? Si oui, pourrait-il nous dire si le ministre de l'Agriculture pourrait faire des suggestions pour certains comtés?

M. Lessard: Je pense que c'est un peu le contraire qui s'est produit dans le passé. Il y a eu un transfert du ministère de l'Agriculture, des constructions, des travaux, des routes de colonisation. Actuellement, c'est nous qui payons. C'est le ministère des Transports qui paie et c'est le ministère de l'Agriculture qui nous recommande un certain nombre de routes de colonisation.

M. Mailloux: Il ne fournit pas l'argent, mais il fait les suggestions?

M. Lessard: C'est cela. Actuellement, je suis bien d'accord pour tenir compte des suggestions qui me seront faites par le ministère de l'Agriculture, mais nous sommes en négociation, c'est-à-dire que nous envisageons des discussions avec le ministre de l'Agriculture pour que cela relève du ministère des Transports.

M. Mailloux: Mais les suggestions relèveraient du ministère de l'Agriculture?

M. Lessard: La décision relèverait du ministère des Transports.

M. Mailloux: Les travaux seraient exécutés par le ministère des Transports également?

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: Pourrait-on me donner l'importance de l'article "expropriation" à l'intérieur du budget de construction?

M. Lessard: \$60 millions.

M. Mailloux: C'est \$10 millions de moins qu'au départ l'an passé, sauf que l'importance des dépôts faits avant le 31 mars permet de réduire la note.

M. Lessard: J'entendais tout à l'heure le député de Châteauguay me parler justement des problèmes que certaines personnes avaient concernant les expropriations. Je l'ai souligné: l'expropriation, c'est très délicat. Je pense que le droit de propriété, lorsqu'on décide de le soumettre à l'expropriation, il faut être très prudent. J'ai demandé aux fonctionnaires d'être très prudents, parce que l'exproprié ne choisit pas de l'être. On le fait au nom de l'intérêt public. Dans ce sens-là, j'ai indiqué que, lorsque nous faisons des expropriations, c'est parce que nous envisageons dans des délais brefs, la construction de routes. Il ne s'agit pas, comme c'est le cas, je l'ai constaté, dans la région de Rimouski, de faire des expropriations qui durent presque éternellement. Cela fait quatre ans que ces gens sont expropriés et ils n'ont rien reçu encore. On sait les conséquences que cela comporte. Ils ne peuvent même pas peindre leur maison. Ils ne sont pas capables d'ajouter — là, je charrie peut-être un peu — des améliorations soit sur leur terrain, soit à leur maison.

Alors, je pense qu'il faut être très prudent à ce sujet. C'est pourquoi j'ai demandé aux fonctionnaires d'exproprier les terrains dont nous avons besoin et non pas de faire de l'expropriation pour le simple plaisir d'en faire.

M. Mailloux: M. le Président, je pourrais bien dire que le ministre a charrié un peu parce que, dans les dernières années, je pense que son chef de service à l'expropriation, M. Dionne, qui est un

homme très pondéré, chaque fois qu'il y a eu une plainte, surtout d'un individu et non pas d'une compagnie, à l'effet qu'il n'y avait pas eu d'acompte de versé, je pense qu'aucune plainte qui lui a été faite, n'a pas été...

M. Lessard: En vertu de l'ancienne loi?

M. Mailloux: Même en vertu de l'ancienne loi.

M. Lessard: Il y a 285 expropriés dans la région de Rimouski qui l'ont été depuis quatre ans et qui n'ont pas reçu, actuellement, d'offre du ministère. De toute façon, je pense bien que tant l'ancien ministre que le nouveau ministre a conscience du fait que c'est un dossier qui est assez délicat.

M. Mailloux: Je regardais tantôt à l'élément 1, traitements cela n'apparaît pas de la même façon dans tous les programmes. En 1976/77, il y avait \$36 449 000 en salaires et cette année, on fait apparaître \$37 485 000 alors que normalement l'augmentation de la convention nous fait accorder près de 10% en salaires en plus. Pourquoi l'augmentation est-elle si peu considérable?

M. Lessard: Une diminution d'effectifs.

M. Mailloux: Où est la diminution d'effectifs? Il y en avait 2575 l'an passé et il y en a 2558 cette année. Cela se ressemble passablement. Je ne vois pas les 10% qui seraient nécessaire au pendant des salaires.

M. Vaillancourt (Orford): Est-ce que les occasionnels sont là aussi?

M. Mailloux: Oui, ils sont là aussi. Les hommes-année sont là aussi. Ils le sont également. Il y avait 2575 permanents l'an passé, il y en a 2558 cette année. Cela fait de 15 à 18 de moins. Il y avait 1005 hommes-année occasionnels et il y en a 965 cette année, cela fait 30.

M. Lessard: Etant donné qu'on a un budget programme, les effectifs du ministère ont à s'occuper, à un moment donné soit de construction ou de conservation du réseau...

M. Mailloux: Vous voulez dire que c'est rattaché à d'autres programmes.

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: Est-ce que je fais erreur en disant que l'augmentation des salaires dans tout le ministère, il faut que cela se chiffre à environ 10% d'augmentation?

M. Lessard: Cela dépend du...

M. Mailloux: C'est 6% plus 2% plus quelque chose. C'est près de 10%

M. Lessard: Environ 8%.

M. Mailloux: Il y a d'autres bénéficiaires, semble-t-il, qui nous font rejoindre presque 10%.

M. Lessard: C'est possible, disons l'avancement d'échelon en cours d'année.

M. Mailloux: Je n'ai pas envie de contester votre chef de budget parce qu'il est reconnu dans le Québec comme le meilleur chef de budget.

M. Lessard: C'est ce que vous m'aviez indiqué d'ailleurs lorsque nous nous sommes rencontrés...

M. Mailloux: Oui, il est reconnu comme le meilleur chef de budget.

M. Lessard: ... pour faire le transfert des pouvoirs.

M. Mailloux: Vous pourrez réaliser cela à la trésorerie que celui-là est plus respecté que d'autres qui ont la même position dans d'autres ministères.

M. le Président, on a beaucoup parlé de chômage et de certains programmes. Je lui fais des félicitations en espérant pouvoir le battre au golf, un jour.

On a beaucoup parlé de chômage dans les...

M. Lessard: Je n'ai pas ce plaisir-là, je ne joue pas au golf.

M. Mailloux: Cela veut dire que nous n'aurons pas de tournoi de l'Assemblée nationale cette année.

M. Lessard: Je pense qu'il y a des députés qui...

M. Mailloux: On a beaucoup parlé de chômage. Il y a des programmes qui seront entrepris pour combattre le chômage au ministère des Transports et des Travaux publics. Est-ce à dire qu'il y aura un certain volume de travaux qui seront faits en régie, dans la province, sur certains travaux mineurs? Je pense que le phénomène est connu sur les gros contrats, cela emploie très peu de main-d'œuvre qui n'est pas spécialisée et l'ensemble des députés a des problèmes de chômage dans toutes les régions.

M. Lessard: Alors, sur les... Oui, il y aura des travaux en régie.

M. Mailloux: C'était 5% du budget l'an passé, au moins, qui avaient été affectés à des travaux en régie.

M. Lessard: Il y aura des travaux en régie parce que c'est plutôt...

M. Mailloux: ... position donnée.

M. Lessard: Dans la conservation du réseau. Je dois indiquer, concernant...

M. Mailloux: Est-ce que c'est conservation et construction ou seulement conservation?

M. Lessard: C'est conservation du réseau.

M. Mailloux: Pas en construction.

M. Lessard: Non.

M. Mailloux: D'aucune façon, aucun projet ne sera en dehors de la soumission publique.

M. Lessard: Non, une minute. Vous me dites que?

M. Mailloux: Vous me dites, seulement en conservation. La construction...

M. Lessard: Non, le programme s'applique sur la conservation, le programme de chômage s'applique sur la conservation.

M. Mailloux: D'accord.

M. Lessard: Je dois souligner que 80% de ce programme sera sous forme de main-d'œuvre.

M. Mailloux: Sur l'entretien.

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: Il n'y a pas de programme qui s'applique à la construction, sauf que le ministre me dit qu'il y aura quand même certains travaux en régie sur les postes de construction.

M. Lessard: D'accord. D'ailleurs, j'en discute durant mes tournées régionales dans le but d'utiliser au maximum les fonctionnaires du ministère. Je discute avec les représentants de notre ministère dans les régions pour voir s'il n'y aurait pas lieu de donner peut-être plus de travaux en régie. Cependant, lorsque nous le ferons, nous devons être assurés d'une productivité supérieure, sinon égale, à ce qui existe lorsque nous donnons un contrat à l'entreprise privée. On prévoit entre \$15 millions et \$18 millions pour des travaux qui seront donnés en régie.

M. Mailloux: Cela suppose qu'il y a d'abord de très bons contremaîtres et du bon outillage et bien utilisé.

M. Russell: M. le Président, j'ai deux questions dont une sur les grands projets pour l'information de la commission, pour mon information personnelle. Lorsqu'il s'agit de ces contrats avec entente conjointe fédérale-provinciale, est-ce qu'il y a des extras? Est-ce que le fédéral paye 50% des extras qui sont reconnus dans ces contrats?

M. Lessard: Le fédéral paye, en fait, 60% du contrat terminé, des coûts...

M. Russell: Du contrat terminé.

M. Lessard: Dans une entente, il y a toujours

les projets dont le coût est déterminé, le coût estimatif probable. S'il y a cinq projets, chacun des projets a son enveloppe budgétaire et, en plus, il y a une enveloppe de réserve qui peut être répartie selon l'excédent du coût des projets, tout ça.

M. Russell: Même si l'enveloppe de réserve est dépassée, parce que les extra, on sait qu'il y en a à peu près tout le temps? C'est difficile à prévoir et le fédéral les reconnaît dans ses ententes, dans ses pourcentages; il les reconnaît.

M. Lessard: Il y aura renégociation, si vous voulez, des sommes applicables.

M. Russell: Si je comprends bien la nouvelle politique du ministère, il y aura des mesures prises pour freiner les extra. Est-ce que le ministre pourrait nous énoncer la façon dont ces nouvelles mesures vont être appliquées?

M. Lessard: Je l'ai indiqué un peu lorsque nous avons discuté de l'engagement des professionnels. Nous allons essayer d'être très sévères sur les échéanciers et suivre de très près les travaux. En même temps, il y aura peut-être moyen d'insérer, à l'intérieur du contrat, la possibilité de bonis lorsqu'il y a diminution du coût ou d'une pénalisation lorsqu'il y a augmentation. C'est au niveau des discussions actuellement parce que ce sont quand même des choses qui sont assez techniques et j'ai demandé aux fonctionnaires du ministère d'envisager différentes mesures qui pourraient nous permettre d'avoir de meilleurs contrôles sur les excédents. Comme les contrats sont donnés selon les quantités, les excédents proviennent surtout des quantités et le député de Charlevoix me soulignait hier une recommandation qui avait été faite par le Vérificateur général, à savoir la possibilité d'engager des fonctionnaires du ministère pour faire la pesée. Je pense que ce serait là une mesure qui nous permettrait d'avoir de meilleurs contrôles sur les quantités.

Je pense bien qu'actuellement c'est surtout ce secteur qui nous amène des augmentations de coûts. Il y avait aussi le problème que j'ai souligné lors du début des travaux de cette commission parlementaire, le fait que, lorsque nous donnons les contrats alors que les expropriations ne sont pas terminées, alors que l'emprise de la route n'est pas entièrement libérée, l'entrepreneur subit alors les conséquences et nous devons compenser.

Tout à l'heure, le député de Charlevoix le soulignait, parfois, nous rencontrons des handicaps, des difficultés concernant l'expropriation, mais nous devons maintenant exiger que les utilités publiques ou les expropriations soient réellement terminées avant de nous engager dans les soumissions.

Nous aurons un certain nombre de mesures pour faire en sorte qu'on puisse éviter des augmentations assez élevées et, en même temps, j'ai demandé aussi à nos ingénieurs au ministère d'essayer de prévoir les quantités de façon beau-

coup plus exacte et d'avoir des plans et devis plus complets.

Disons que c'est l'indication du ministère, c'est la volonté du ministre.

On va regarder quelles mesures nous pouvons envisager à ce sujet.

M. Russell: Est-ce que le ministre a obtenu de ses fonctionnaires des suggestions pour réduire ces extra?

M. Lessard: Nous avons un certain nombre de suggestions actuellement. Il s'agit, dans les négociations, de voir s'il y a moyen de les insérer.

M. Russell: M. le Président, je prends note du désir du ministre de vouloir réduire ces extra. On va en reparler l'an prochain lorsqu'on étudiera les crédits.

M. Lessard: D'accord.

M. Russell: Sur l'autre question, pour revenir aux relations entre les ministères de l'Agriculture et des Transports, en ce qui concerne le drainage, je pense qu'il existe un manque de communication dans certains milieux, il y a négligence. Je ne sais pas si cela dépend des divisionnaires ou du ministère ici, mais, dans certains cas, le drainage est fait, il s'agit de baisser un tuyau ou de faire une amélioration d'un ponceau et cela reste. Le drainage dure quelquefois un an ou un an et demi et cause des dommages. On a fait un drainage et il n'y a pas eu de continuité. Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'améliorer un peu les relations? Ce n'est pas un crime, mais c'est un point sur lequel le ministre pourra se pencher.

M. Lessard: D'accord. Si vous désirez avoir des explications supplémentaires, M. Michaud pourra vous les donner.

Etant donné que, cette année, le ministère de l'Agriculture a eu aussi un budget plus large dans le domaine des travaux mécanisés, pour le drainage des terres, nous allons lui demander de déposer la programmation de ses travaux afin qu'on puisse faire coïncider notre action au niveau des traversées de routes, pour qu'il n'y ait pas de mauvaises...

M. Russell: Il n'y a pas que les traversées de route. Quelquefois, il y a des fossés qu'il faut travailler parallèlement à la route, qui permettent le drainage. C'est cela qui est négligé pour certains problèmes.

On n'a pas à discuter de problèmes particuliers, on pourra les soumettre un à un au ministère. Je pense qu'il y a quelque chose qui devrait être fait. Il devrait y avoir des crédits prévus, que quelqu'un en prenne la responsabilité. Je pense que s'il s'agit de drainage dans l'assiette de la route, cela appartient aux Transports, et s'il s'agit de drainage à travers les terres, cela appartient à l'Agriculture.

Actuellement, il semble y avoir une discussion

indéterminée ou indéterminable, pour savoir qui est responsable.

M. Lessard: Dans le drainage des routes, c'est dans le programme 4 que cela revient le plus, alors que le drainage de l'agriculture, c'est immobilisable. On peut prouver cela au programme 3, constructions.

M. Russell: Je n'ai pas l'intention de revenir là-dessus. C'était simplement pour souligner que les cas particuliers devraient être soumis au ministère pour être examinés l'un après l'autre, individuellement.

M. Mailloux: M. le Président, si vous étiez d'accord, je serais prêt à ce qu'on fasse encore dix minutes, un quart d'heure, pour compléter le programme 4, entretien. Malgré l'importance des montants en cause, j'aimerais autant qu'on fasse un quart d'heure, afin de libérer les fonctionnaires qui sont ici, quitte à revenir cet après-midi avec les autres programmes, si cela vous convient.

M. Lessard: D'accord.

Le Président (M. Boucher): Nous sommes d'accord pour prolonger jusqu'à midi trente?

M. Mailloux: Oui, d'abord, accepter le programme 4.

Le Président (M. Boucher): On va accepter le programme 3?

M. Mailloux: 3, pardon.

Le Président (M. Boucher): Le programme 3 est-il adopté?

M. Mailloux: Adopté.

Le Président (M. Boucher): Adopté. Programme 4?

Conservation du réseau routier

M. Mailloux: Quant au programme 4, je constate qu'il y a une augmentation de crédits de l'ordre d'environ \$30 millions. Cela suppose quand même à peu près l'augmentation des coûts et de l'inflation que l'on rencontrera en cours d'année.

Est-ce que le ministre voudrait me dire quelle est l'importance des montants accordés pour les recouvrements et les couches d'usure, comparativement à l'an passé?

M. Lessard: Il faut quand même souligner qu'il y a une augmentation de \$30 millions. Je pense que c'est un peu supérieur à l'augmentation.

M. Mailloux: Oui.

M. Lessard: Maintenant, vous me posiez la question, à savoir...

M. Mailloux: L'importance des recouvrements, sur le réseau routier, comparativement à l'an passé, quel était le montant, l'an passé, de l'ensemble des couches d'usure?

M. Lessard: L'an passé, il était de l'ordre de \$17 millions et, cette année, il sera de l'ordre de \$22 millions.

M. Mailloux: \$22 millions.

Quant à l'entretien d'hiver, la différence, c'est l'indexation, j' imagine? Je voudrais à présent, M. le Président, que le ministre me dise de quelle façon il entend procéder pour les contrats d'asphalte. S'il aime mieux que je lui fasse une observation avant, je suis prêt à la faire.

M. Lessard: De la même façon.

M. Mailloux: De la même façon. Je ne voudrais pas répéter...

M. Lessard: Vous comprenez pourquoi.

M. Mailloux: Non, je n'ai aucune raison de le cacher. Si, dans le passé, le ministère des Transports a négocié les contrats d'asphalte, il y a des raisons profondes qui motivent cette action. Ce n'est pas une raison de patronage. Je pense que le député en est bien conscient. L'ensemble des plans d'asphalte qui sont répartis dans tout le Québec, 135 ou 140, rendent d'abord service au ministère, pour éliminer les distances...

M. Lessard: Et aux municipalités.

M. Mailloux: ...aux municipalités, à l'entreprise privée et aux individus. Le phénomène que j'avais constaté dans les années où j'étais à l'administration de ce ministère, c'est qu'il y a un certain monopole qui s'est créé dans la province, monopole qui peut offrir au ministère des Transports, encore cette année, étant donné que tant d'autres activités de la province peuvent avoir moins de contrats, des prix très bas, mais quand la concurrence de l'industrie québécoise sera éliminée, disparue, en faillite, à ce moment, les municipalités, le gouvernement et les individus auront à payer les pots cassés.

C'est dans cet esprit que je pense négocier jusqu'au montant que m'a permis le Conseil du trésor et je veux assurer le ministre que, quelle que soit la formule de choix qu'il prendra, ce n'est pas mon intention de le chicaner d'aucune façon. Qu'il prenne sa responsabilité, comme je l'ai fait. Je pense que tous les citoyens du Québec en bénéficieront.

M. Lessard: Je pense que nous n'avons pas le choix, c'est-à-dire qu'il est vrai que, suite au monopole, nous pouvons, temporairement, si nous allons constamment en soumissions dans les régions, obtenir peut-être des montants inférieurs ou de bons prix, mais lorsque le monopole deviendra exclusif, on peut s'interroger sur ce qui arrivera après.

Je pense bien qu'il est important, dans le cadre de la politique d'achats et dans le cadre de la préoccupation du gouvernement, de maintenir ces usines d'asphalte qu'on pourrait dire régionales et c'est dans ce sens que j'ai décidé de conserver la même politique et peut-être, étant donné l'augmentation des prix normaux dans l'asphalte pour qu'on puisse — actuellement, on s'en tient à \$300 000 — envisager une augmentation à \$400 000, selon le besoin. Pour ce qui est du principe général, je maintiens le principe général.

M. Mailloux: Ce qui veut dire que, pour des contrats très importants, le ministère irait quand même par voie de soumissions, étant donné que cela place pour un temps donné et que plusieurs entreprises peuvent être tentées de donner un bon prix au ministère.

M. le Président, on a parlé également de sécurité routière et l'on en parlera beaucoup. Quelle est l'importance à travers le programme d'entretien qu'on accorde à la signalisation, les lignes blanches?

M. Lessard: Je voudrais peut-être, en parlant de signalisation, poser une question au député. J'ai une préoccupation concernant justement les lignes blanches. Je conviens que les lignes blanches, aux Etats-Unis, quand il n'y a pas de neige, cela va bien, mais, chez nous, les lignes blanches, lorsque la chaussée est recouverte d'un peu de neige, on ne les voit pas. Elles s'identifient avec la neige. Je m'interrogeais, en tout cas, je m'interroge, s'il n'y aurait pas lieu de changer la couleur — non pas parce qu'on a changé de gouvernement — de ces lignes et utiliser une couleur jaune.

M. Mailloux: C'est une interrogation, je pense, que j'ai déjà eue, à laquelle pourraient répondre les fonctionnaires affectés aux analyses qui ont été faites sur la chaussée. Je ne suis pas un spécialiste, je ne me rappelle pas les raisons qu'on m'a données à ce moment de conserver la peinture blanche, plutôt que la peinture jaune qu'emploient d'autres régions. Ce n'est effectivement pas comparable à ce qu'on peut demander de mettre comme signalisation sur la chaussée aux Etats-Unis, parce qu'eux autres n'ont pas l'entretien d'hiver et on n'est pas capable d'agir de la même façon.

Je pense que j'aimerais mieux laisser au ministre le soin de consulter ses fonctionnaires, qui avaient quand même des raisons très techniques à avancer à ce moment et qui ne permettraient pas, dans tous les cas, d'adopter la ligne jaune dont parle le ministre en période où la chaussée est recouverte, en partie...

M. Lessard: On a commencé à faire ces consultations. On me parle aussi des mêmes inconvénients techniques dont on vous a parlé. En fait, on avisera.

M. Mailloux: J'aurais une... Oui?

M. Lessard: On peut dire, en fait, que la peinture blanche ou jaune coûte \$3 millions au ministère.

M. Mailloux: Comparativement à l'an passé, un montant semblable.

M. Lessard: On va avoir l'inflation ordinaire.

M. Russell: \$3 millions de plus...

M. Lessard: Non, le coût global est de \$3 millions, maintenant; on peut, en fait, par la distance de la ligne elle-même, la ligne pointillée, arriver au même coût, tout en respectant les normes de sécurité des livres, des codes et tout cela.

M. Mailloux: Est-ce que le ministère continuera à en payer où il y a des brumes constantes, dans les pays montagneux, à mettre des lignes parallèles pour aider à la circulation?

M. Lessard: C'est cela.

M. Vaillancourt (Orford): Cela coûterait \$3 millions pour avoir des lignes jaunes au lieu des lignes blanches?

M. Lessard: Non, on ne l'a pas envisagé encore. Cela coûterait probablement plus cher.

M. Vaillancourt (Orford): Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir des explications, qu'est-ce qui empêche d'avoir des lignes jaunes au lieu des lignes blanches? L'ex-ministre et le nouveau ministre probablement sont au courant, mais nous, nous ne le sommes pas.

M. Lessard: Je ne sais pas si je pourrais vous donner ces explications, mais je ne suis pas encore convaincu de modifier cela. Maintenant, c'est certain qu'il y a une question de coût, une question d'usure aussi, c'est qu'il semble que la peinture blanche se conserve mieux que la peinture jaune. M. Bonneau pourrait peut-être vous donner ces explications, mais, au nom de la sécurité routière, je ne les accepte pas complètement encore.

Cette année, le ministère a procédé à la demande d'achat de peinture jaune et de peinture blanche. C'est l'intention du ministère d'employer la peinture jaune cette année.

M. Mailloux: Au complet ou en partie?

M. Lessard: Le code de l'utilisation de peinture jaune prévoit la peinture jaune au centre sur les routes provinciales et les routes principales. Sur les autoroutes, c'est la peinture jaune qui sert de ligne de rive. Sur les routes à deux voies seulement, la ligne de rive est une ligne blanche.

M. Mailloux: Est-ce qu'on peut dire que l'expérience faite par les laboratoires ou sur la chaussée, démontre que la durabilité est semblable à celle qu'on a connue avec les lignes blanches ou si elle est meilleure?

M. Lessard: Je ne crois pas que le problème vienne de la durée de la peinture. Je crois que c'était plutôt un problème de luminosité. On sait qu'une peinture plus sombre, une peinture jaune, absorbe les rayons lumineux au lieu de les réfléchir. On a orienté le choix de notre peinture jaune vers un jaune plus clair que ce qui est employé dans certains États américains.

M. Mailloux: Je suis un profane, je comprends que la ligne médiane blanche a plus de matière phosphorescente qu'en aurait la peinture jaune.

M. Lessard: Non, la phosphorescence ou la luminosité donnée sur la route vient des microbilles de verre. Le blanc, si on compare strictement le code des couleurs, réfléchit beaucoup plus et est beaucoup plus clair dans une pièce — cela se compare sur la route, évidemment — qu'une couleur plus sombre. C'est un peu pour cela que les véhicules du ministère ont été changés pour une couleur jaune plus clair au lieu de la couleur orange qu'on avait autrefois. C'est simplement un jeu de réflexion des rayons lumineux. La luminosité potentielle est donnée par la microbille de verre qui est ajoutée lors de l'application de la peinture.

M. Mailloux: M. le Président, quant à l'entretien, j'aurais une dernière observation à faire. J'avais, à ce qu'ont rapporté les journaux, fait un blâme sur l'entretien du réseau routier. On a pensé que je voulais parler de Charlevoix, ou je m'étais mal exprimé ou on avait mal compris, relativement au sable ou au sel posé en période hivernale. Je ne parlais pas de Charlevoix, je parlais d'abord du réseau routier provincial, mais je faisais référence au boulevard Sainte-Anne, à ce moment, qui avait été, pendant quelques jours, tellement glacé que cela devenait dangereux pour quatre voies qui ne sont pas en section séparée. Je voudrais dire ceci, c'est que les expériences que les fonctionnaires du ministère ont faites depuis quelques années, sont telles que je peux féliciter les fonctionnaires de l'entretien d'avoir d'abord trouvé les calibrages qui, je pense, sont les meilleurs parmi les provinces canadiennes.

Le rendement qui est donné fait que, malgré les rigueurs du climat québécois et des pays montagneux dans lesquels quelques-uns de nous ont à vivre, c'est un service passablement parfait qui est donné par les services d'entretien du ministère. Je sais que, suivant la température, le degré de la température du jour, les ordres changent pour qu'on fasse le calibrage voulu, mais, par la voie du ministre, au nom de l'Opposition, je tiens à féliciter ceux qui sont à l'entretien. Les Québécois n'ont pas à désespérer de l'entretien qui leur est donné. Il est meilleur que partout ailleurs, je pense, dans le Canada.

M. Lessard: Merci, au nom des fonctionnaires. Il faut souligner, justement, que j'ai eu à me plaindre aussi, très souvent, concernant l'entretien de la route 138, mais nous avons quand même, particulièrement cette année, des hivers assez dif-

ficiles. On a vu, je pense, en 1973-1974, en décembre, on se rappelle qu'il y avait eu de la pluie et ça nous a causé des difficultés. J'ai demandé, moi, quand je suis arrivé au ministère, à la suite des plaintes qui m'avaient été faites par le député de Charlevoix et aussi par les transporteurs en particulier, j'ai demandé au service d'entretien d'être très exigeant.

M. Mailloux: Est-ce l'intention du ministère, quant à l'entretien d'hiver, de prendre à sa charge davantage de circuits routiers ou s'il va continuer, là où il y a satisfaction des entrepreneurs, à agir de la même façon?

M. Lessard: Actuellement, je n'entrevois pas de modifications importantes à ce sujet. Nous avons l'intention de continuer de passer par l'entreprise privée.

M. Mailloux: Je n'ai pas d'autres questions, M. le Président.

M. Vaillancourt (Orford): Est-ce que le ministre pourrait me dire de quelle façon vous allez procéder cette année pour la location de la machinerie?

M. Lessard: On en a discuté, nous avons demandé... Disons qu'il y a un rapport qui est à l'étude actuellement au Conseil du trésor, mais, entre-temps, nous avons demandé aux fonctionnaires régionaux du ministère de prendre note de toutes les offres de machinerie et d'essayer d'établir une rotation.

M. Vaillancourt (Orford): Pour le coût, est-ce que vous allez vous baser sur les taux qui sont fournis par...

M. Lessard: Ce sont les taux que nous avons au ministère, et la négociation se fait sur les taux que nous avons établis au ministère des Transports.

M. Vaillancourt (Orford): C'est établi, par le ministère...

M. Lessard: C'est établi par le service général des achats.

M. Russell: Simplement deux ou trois petites questions. La plupart des questions que j'avais l'intention de poser viennent de l'être par l'Opposition officielle, mais il y aurait encore une couple de questions que je voudrais clarifier.

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

M. Russell: Il s'agit, premièrement, de l'expérience vécue par le ministère des Transports dans les montées, avec une troisième voie pour la circulation lourde. Est-ce que ceci s'est révélé une bonne décision? Est-ce qu'on doit accélérer dans cette voie? Parce que je remarque que, dans la ré-

gion, chez nous, plusieurs demandes ont été faites, mais les travaux n'ont pas encore commencé. Sur certaines routes, de jour en jour, la circulation augmente et ça cause des problèmes et des cas d'accidents. Je vais prendre simplement un exemple pour illustrer ma pensée: A partir de Granby jusqu'à Waterloo, il y a douze milles, et vous avez là au moins quatre ou cinq milles en montant presque tout le temps; les camions s'en vont en deuxième vitesse et moins. La circulation est placée derrière ça et il se ramasse des files de 100, 150 autos. Quand il y en a qui sont un peu impatients, il arrive souvent des accidents.

M. Lessard: M. le Président, il est certain que nous avons l'intention de continuer la construction de voies pour circulation lente dans les montées. S'il y a eu des travaux qui ont été retardés ou qui ont été arrêtés, c'est d'abord à cause du budget, mais je pense qu'on ne met pas en cause du tout... En tout cas, quant à moi, comme ministre, je ne mets pas en cause la nécessité d'avoir ces voies pour circulation lente. Au contraire, je pense que c'est un moyen d'éviter de nombreux accidents, comme vous le dites, à cause de l'impatience des chauffeurs ou des chauffards.

M. Russell: M. le Président, l'autre question a été posée par l'ancien ministre des Transports, concernant l'octroi total des contrats de chemins d'hiver à l'entreprise privée. Je veux simplement dire que, chez nous, cela a été une amélioration marquée pour l'entretien d'hiver et je suis bien heureux de savoir que le ministre veut continuer dans cette voie jusqu'à preuve du contraire. Mais il y a aussi une question que je voudrais poser au ministre.

N'y a-t-il pas une possibilité d'évaluer à nouveau l'équipement que possède un entrepreneur de chemin de fer avant d'octroyer les contrats? Parce qu'il s'agit de certains contrats qui sont détenus par des individus, de gentils garçons qui, lorsque l'hiver n'est pas trop difficile, peuvent entretenir la route convenablement, mais lorsque l'hiver est un peu plus difficile, ils ne peuvent pas faire d'entretien convenable. C'est inutile de dire qu'à ce moment-là, je louerai l'équipement d'un autre entrepreneur, parce que l'autre entrepreneur est occupé, lui aussi, au moment où on en aurait besoin. Je pense donc qu'il y a là une évaluation minimale de l'équipement et de la valeur d'équipement nécessaire avant qu'un contrat ne soit octroyé. Je serais heureux si le ministre me disait que ces choses vont être révisées pour s'assurer que celui qui prendra un contrat pourra entretenir les routes dans les sphères les plus dures.

M. Lessard: Je vous assure que c'est la préoccupation du ministère. On ne peut quand même pas accorder un contrat sans avoir l'assurance que l'entrepreneur pourra remplir son contrat de la façon la plus efficace possible.

M. Russell: M. le Président je n'ai pas d'autres questions à ce sujet. Je pourrai soumettre direc-

tement au ministre les cas particuliers, par correspondance.

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

M. Mailloux: M. le Président, j'aurais une dernière question à poser sur le programme 4. Tantôt, lorsque mon collègue d'Orford a parlé de location de machinerie, j'ai l'impression que, dans le passé les prix de la location de machinerie étaient fixés par le ministère de l'Industrie et du Commerce.

M. Lessard: Le Service général des achats qui est au ministère des Travaux publics.

M. Mailloux: Service général des achats... et Industrie et Commerce. Il y avait une collaboration, je pense...

M. Lessard: C'est possible.

M. Mailloux: Ce que je veux savoir, que ce soit le Service des achats ou Industrie et Commerce, s'il y a des barèmes de fixés pour une machinerie donnée, tenant compte de l'âge, parce qu'il y a des différences, est-ce l'intention du ministère de suivre les barèmes de ces taux qui sont fixés d'avance? suivant l'âge et l'importance des machineries.

M. Lessard: Au ministère, à ce sujet, prochainement, on va soumettre un projet pour la fixation de ces prix.

M. Mailloux: Le ministre veut-il dire par là que le ministère des Transports ou d'autres ministères n'ont pas tous la même directive au sujet de la location? Chasse et Pêche ou Agriculture ou d'autres?

M. Lessard: Je pense que nous avons les mêmes directives.

M. Mailloux: Parce qu'autrement les Richesses naturelles feraient un travail dans une localité donnée et à côté un autre ministère ferait...

M. Lessard: Ce serait de la concurrence entre les ministères.

M. Mailloux: Oui, ce serait anormal.

M. Lessard: Nous avons la même directive. Les prix sont les mêmes, que ce soit le ministère des Transports ou le ministère de l'Agriculture.

M. Mailloux: M. le Président, je n'ai pas d'autres questions à l'article 4, on peut dire...

Le Président (M. Boucher): Avant de suspendre nous pouvons...

M. Lessard: Il faut souligner que c'est un taux maximum, on négocie, on n'est pas obligé de payer ce taux. D'accord?

Le Président (M. Boucher): Alors, avant de suspendre nous pouvons adopter le programme 4?

M. Mailloux: Vous n'allez pas demander des soumissions pour quelqu'un qui veut louer sa machinerie, qu'il offre sa machinerie à meilleur marché que le taux fixé par le services des achats?

M. Lessard: C'est cela. On envisage d'aller en soumissions pour avoir plus de compétition dans ce secteur relativement aux prix qui seront fixés par le Service général des achats.

Le Président (M. Boucher): Est-ce que le programme 4 est adopté?

M. Mailloux: Adopté.

Le Président (M. Boucher): Nous suspendons à loisir, les travaux de la commission en attendant l'ordre du Parlement.

M. Lessard: Est-ce que vous avez des questions? Pourrais-je demander si vous avez des questions au programme 5?

M. Mailloux: Gestion interne et soutien, 5. Les seules questions que j'ai concernent l'article des subventions. Je ne sache pas qu'il soit nécessaire de faire venir M. Sainte-Marie.

M. Lessard: D'accord, je pourrai, d'ailleurs, répondre à toutes les questions concernant le Service aérien gouvernemental...

M. Mailloux: J'aimerais par contre, si possible, si M. Charland est au ministère, il y aurait peut-être quelques questions dans le secteur maritime...

M. Lessard: D'accord, M. Charland sera ici.

M. Mailloux: Traversiers, débarcadères et autres.

Le Président (M. Boucher): La commission suspend ses travaux à loisir.

M. Mailloux: Quant à moi, je ne suis pas... On pourrait, je pense, me décharger de la commission, quitte, si le besoin se faisait sentir, comme le ministre l'a dit, ultérieurement, si les membres du Parlement voulaient le questionner...

M. Lessard: Entièrement d'accord.

(Suspension de la séance à 13 h 20)

Reprise de la séance à 16 h 36

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

M. Michaud: M. le Président, est-ce qu'on pourrait nommer un rapporteur officiel?

Le Président (M. Boucher): Oui, il y a eu M. Brassard, mais j'apprends cet après-midi qu'il est en voyage. Alors, je suggérerais que le député de Laprairie agisse comme rapporteur.

M. Lessard: Pour continuer les travaux.

Le Président (M. Boucher): Pour continuer les travaux de M. Brassard. Adopté?

M. Mailloux: M. le Président, l'honorable député de Montmagny-L'Islet aurait quelques questions à poser relativement au transport maritime, malgré qu'il n'est pas membre de la commission. Vous n'avez pas d'objection?

M. Lessard: M. le Président, je voudrais, suite à la question qui m'a été posée par le député de Rouyn-Noranda, apporter des précisions concernant la liste des occasionnels qui devra être fournie à cette commission parlementaire. Dans le cas des personnes qui sont ou seront embauchées par le ministère des Transports, il n'y a aucune objection à ce que cette liste soit déposée à la commission parlementaire, étant donné que ces personnes sont ou seront nommées à un emploi dit public. Par conséquent, une telle information peut être accessible. Je pense que c'est...

Une Voix: C'est un vote.

M. Mailloux: C'est le quorum.

M. Lessard: ... essentiellement à peu près ce que demandait le député de Rouyn-Noranda, parce qu'il est entendu que nous ne pouvons pas donner la liste des gens qui peuvent avoir accès ou qui se sont qualifiés pour avoir accès à des postes, parce que certaines de ces personnes peuvent, actuellement, travailler pour d'autres employeurs et je pense que cela pourrait leur être préjudiciable. La liste que je fournirai par district, parce que ces négociations se sont faites par district et non pas par comté, comme tel, la liste des employés qui auront un poste au ministère des Transports sera donnée aux députés et aux membres de la commission.

M. Mailloux: Si je comprends bien le ministre des Transports, il y a eu un concours appelé disons A-21 pour lequel on réquisitionnait 52 personnes. Quand les 52 personnes auront été embauchées, vous donnerez la liste complète.

M. Lessard: C'est exactement, je pense, ce que je veux affirmer et je pense bien que c'est l'essentiel de ce que demandait le député de Rouyn-Noranda.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Saguenay, étant donné qu'il y a un vote enregistré en Chambre, je dois suspendre immédiatement.

M. Lessard: On n'a pas le choix.

M. Mailloux: On pourrait dire immédiatement au ministre qu'on pourra peut-être faire une demande, ultérieurement, en cours de session, pour rencontrer les représentants de la Commission des transports et que, s'il le désire, il peut libérer immédiatement l'honorable juge de même que tous ses officiers. Il n'y aura pas de questions.

M. Lessard: Il serait peut-être bon quand même de faire connaître les officiers du ministère et de la Commission des transports. Vous avez le juge Prévost; en ce qui concerne les autres officiers, cependant, je ne les connais pas par cœur.

D'accord. L'administrateur, Me Maurice Ferland, Me Pierre Simard, qui est secrétaire de la commission, M. Roland Leblanc, M. Guy Ravelle, membre de la Commission des transports.

Alors, nous vous remercions, nous nous excusons de vous avoir fait déplacer, mais ce n'est que...

M. Mailloux: Partie remise.

M. Lessard: ...à la fin de la séance que nous avons pris cette décision. Cependant, comme le dit le député de Charlevoix, ce n'est que partie remise, parce que nous allons vous convoquer pour discuter spécifiquement des problèmes de la Commission des transports. Merci.

Le Président (M. Boucher): Alors, nous suspendons jusqu'après le vote.

(Suspension de la séance à 16 h 40)

(Reprise à 16 h 50)

Le Président (M. Boucher): M. le ministre, vous aviez la parole au moment de la suspension.

M. Lessard: On m'avait demandé aussi de déposer certaines informations concernant les permis qui seraient accordés par la Commission des transports du gouvernement fédéral pour le transport lors des fins de semaine. Je dépose donc ces informations, ces notes concernant le transport le dimanche. En ce qui concerne le gouvernement du Québec, nous nous sommes toujours opposés à ce que de tels permis soient émis.

M. Mailloux: M. le Président...

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

M. Mailloux: Quant à l'ensemble du programme 5, je n'ai qu'une seule question à poser, à

l'élément 4, aide à l'amélioration du réseau municipal, subventions aux municipalités. Au discours du budget, le ministre des Finances a annoncé qu'il accordait également, de manière statutaire, aux villes de 10 000 habitants et plus, une subvention per capita. Je voudrais, avant de poser ma question, qu'on me confirme quelque chose. Il y avait l'an passé un budget de \$21 621 000, cette année, c'est \$16 796 000 dont \$7 800 000 ou \$6 800 000 engagés pour l'année fiscale en cours.

M. Lessard: Il y a \$9,2 millions engagés.

M. Mailloux: Sur plus d'une année fiscale.

M. Lessard: Sur l'année fiscale 1977/78.

M. Mailloux: M. le Président, je ne veux pas chicaner à ce sujet, mais sur le tableau qu'on m'avait remis le 16 novembre, sur les engagements dont j'avais parlé ultérieurement avec M. Parizeau, il me semblait que, pour l'année fiscale en cours, à moins qu'on ait eu...

M. Lessard: Disons qu'en réalité, c'était \$8,2 millions engagés et \$1 million gelé, suite à la décision du gouvernement de geler un certain nombre de crédits.

M. Mailloux: Ce qui voudrait dire qu'il resterait environ \$8 millions en disponibilité.

M. Lessard: \$7,5 millions.

M. Mailloux: Ma question est la suivante, M. le Président. J'ai lu dans les journaux que le ministre ou le gouvernement a signifié son intention, par le biais du caucus du parti ou d'un comité de députés, d'inventorier la question de savoir si des normes précises pouvaient être mises en place, permettant l'octroi des subventions. Peu importe la décision qui a pu être prise, je veux donner l'explication suivante: il est vrai que c'est discrétionnaire, c'est le ministre qui a à décider dans chacun des cas.

Quant aux villes de 10 000 habitants et plus, il y a une concentration quand même de la population qui est assez marquée un peu partout dans le Québec. Quand on touche aux municipalités de 500 habitants, 700 habitants, 1200 habitants ou 3000 habitants, parfois répartis sur un territoire aussi vaste qu'une municipalité de 10 000 ou 15 000 habitants. Je donne un exemple particulier que je connais mieux qu'ailleurs. Si on mettait ces subventions de manière statutaire, les critères seraient extrêmement difficiles à mettre en place puisque je constate qu'une municipalité chez nous qui a 1000 habitants, il lui reste 40 milles de routes ou de rues à entretenir alors que sa voisine n'aurait que 3 milles de routes ou de rues à entretenir pour la même population. Ce que je dis, c'est que tout aussi difficile que ça puisse être pour un ministre, je pense que les subventions aux municipalités qui sont tellement différentes les unes des autres, quand elles sont réduites dans leur popula-

tion, ça doit rester discrétionnaire, et c'est le ministre qui doit décider dans chacun des cas.

C'est mon opinion.

M. Lessard: Ce que nous voulons souligner, c'est qu'il est d'abord vrai que nous avons demandé à un certain nombre de députés d'étudier ce problème, en vue d'élaborer un certain nombre de critères qui pourraient corriger la discrétion. Par exemple, on pourrait penser à certains critères suivants: soit la population de la municipalité, la superficie de la municipalité, le budget de la municipalité, les besoins de la municipalité, le nombre de routes qui doivent être entretenues par la municipalité.

C'est dans ce sens qu'il appartiendra au ministre de prendre des décisions, mais je pense qu'il est quand même possible d'établir un certain nombre de balises pour permettre au ministre de prendre une décision qui soit plus valable.

Actuellement, comment va se faire cette distribution? Les députés, soit les députés de l'Opposition ou les députés au pouvoir, me font parvenir leurs demandes et, en même temps, je demande aux députés d'établir une certaine priorité. Ces demandes sont transmises à la machine administrative, si vous voulez, et cela va jusqu'au niveau des régions, de telle façon que, normalement, je devrais recevoir un certain nombre de recommandations pour savoir si vraiment il y a là un besoin qui existe, ou s'il n'y en a pas.

Je pense bien que le député de Charlevoix conviendra que le ministre, du haut du 29^e étage, ne peut pas prendre des décisions qui soient logiques, concernant la distribution de ces subventions, sans avoir d'abord un certain nombre de balises ou de critères, mais aussi sans avoir un certain nombre de recommandations qui lui parviennent des députés et aussi des fonctionnaires du gouvernement qui sont sur place.

M. Mailloux: M. le Président, la réponse que m'a donnée le ministre me satisfait en partie. Je conviens que, dans sa position, il va recevoir des milliers et des milliers de demandes de subventions pour des centaines et des centaines de millions de dollars, alors qu'il n'a que \$7,5 millions à distribuer. C'est un problème que j'ai vécu moi-même pendant assez longtemps. C'est discrétionnaire. Il pourra être critiqué comme je l'ai été, c'est indiscutable.

Quant aux députés de l'Opposition, je ne connais pas la méthode dont voudront se servir mes collègues. Quant à moi, la ribambelle de demandes qui sont parvenues à mon bureau, je les ai mises dans un paquet qui parviendra au ministre. C'est mon intention de lui dire qu'à mon sens, il y a une priorité à tel endroit, il n'y en a pas à tel autre, mais il jugera lui-même. Je ne me rends pas responsable des paroisses qui pourraient être refusées et je n'accepte pas le crédit des montants d'argent qui pourraient être donnés à des municipalités qui seraient plus avantagées que d'autres.

M. Lessard: Vous conviendrez également que le député, même si c'est d'abord un législateur, je

pense bien que c'est aussi un administrateur de comté. A ce moment-là, je pense que c'est important de recevoir un certain nombre de recommandations de la part des députés et, à l'intérieur de ces recommandations, nous prendrons des décisions.

Il faut souligner ceci: Dans le montant de \$7,5 millions qui sera disponible cette année, il y a un montant de \$2 millions qui n'est pas discrétionnaire. Il est accordé pour les ponts et n'est pas discrétionnaire.

M. Mailloux: En dehors des \$2 millions non discrétionnaires et qui vont effectivement aux ponts transférés à des municipalités, mais qui leur appartiennent encore, une fois réparés par le ministère des Transports, est-ce que le montant qui restera entre les mains du ministre s'adressera uniquement à des municipalités non couvertes par la loi statutaire, soit les villes de 10 000 habitants ou plus? Seulement celles qui n'auraient pas cette population là pourraient en recevoir, à moins d'exception, à moins de cas exceptionnels?

M. Lessard: Disons que la politique générale dont parle le député de Charlevoix, je l'accepterais, étant donné qu'elles ont déjà des possibilités de subventions, ce sont des municipalités qui sont reconnues de 10 000 habitants et plus; en général, ce serait probablement la politique.

M. Mailloux: Sauf s'il y a des cas exceptionnels.

M. Lessard: Sauf s'il y a des cas exceptionnels.

M. Russell: Il s'agirait d'une municipalité qui a 10 000 de population et moins.

M. Lessard: 10 000 de population et moins.

M. Russell: Cela peut être examiné.

Ce que j'aimerais comprendre, c'est quels sont les critères qui vont permettre la justification d'une municipalité de demander une subvention. Est-ce que c'est pour amélioration de routes seulement?

M. Lessard: Pour amélioration de route du réseau municipal.

M. Russell: Il y a certaines municipalités, surtout dans les banlieues, les municipalités rurales, dont la totalité des routes ont été améliorées déjà, et où cela a créé un malaise. Elles veulent elles-mêmes les améliorer. Ce sont déjà des routes relevant de l'entretien du ministère des Transports, mais elles sont prêtes à les améliorer à condition d'avoir des subventions pour paver ces routes au fur et à mesure qu'elles vont le faire.

M. Lessard: Les municipalités peuvent quand même négocier dans le cas de construction de grands travaux, avec le ministère; normalement, cette négociation permet à la municipalité de re-

cevoir une subvention, de 40% environ lorsqu'il s'agit d'une route municipale, du ministère des Transports.

J'ai constaté dans certains cas que cela allait plus loin que cela, mais, globalement, cela représente à peu près 40%. En ce qui regarde l'amélioration du réseau municipal, il faut qu'il y ait des travaux qui soient faits sur le réseau municipal. Il ne faut quand même pas créer des besoins artificiels pour que des travaux soient faits.

M. Russell: Il s'agit de l'inverse. C'est une route qui relève du ministère des Transports, il en a donc la pleine responsabilité durant les mois d'été. Certaines municipalités sont prêtes à faire une dépense d'amélioration de la forme à condition que le ministère des Transports fasse le pavage.

Je sais que c'est une pratique de plus en plus courante.

M. Lessard: Et si la municipalité...

M. Russell: Elle se pratique actuellement de plus en plus.

M. Lessard: Si la municipalité veut faire elle-même ces travaux, si elle veut être le maître d'oeuvre, à ce moment, à l'intérieur du budget régulier du ministère, nous négocions avec la municipalité, dans le sens que je vous ai indiqué tout à l'heure.

M. Mailloux: Je ne sais pas si le député de Brome-Missisquoi fait référence à des cas tout à fait exceptionnels que je voyais dans la province de Québec dans les années qui viennent de s'écouler. Quand une demande vient de Rivière-du-Loup, de Charlevoix ou d'ailleurs, les gens demandent une subvention à 100%.

Il est arrivé, dans des cas exceptionnels, venant de la région de Brome-Missisquoi, mais principalement de la région de municipalités assez bien cotées financièrement, qu'elles offraient de contribuer à une correction de route à 50-50, mais ce sont des cas très exceptionnels, cela n'arrive que dans deux ou trois comtés du Québec que de telles offres sont faites.

Ailleurs elles demandent de l'argent pour faire un bout de chemin mais ne veulent pas contribuer.

M. Vaillancourt (Orford): Dans le comté d'Orford, j'ai deux ou trois municipalités qui ont cette politique. Elles font la forme et elles demandent le pavage, comme le canton de Magog.

M. Lessard: Si elles veulent s'associer avec le ministère nous sommes bien prêts à nous associer.

M. Russell: Ce n'est pas une façon de régler les problèmes. Je pense, M. le Président, que le ministre va comprendre que les problèmes sont différents dans bien des municipalités du bas du fleuve, où il y a une population assez dense, de résidences dans les banlieues des villes. Dans d'au-

tres, il s'agit de rangs doubles, là où il y a beaucoup de résidences; la poussière dans ces chemins est incroyable durant la saison d'été, étant donné la circulation routière.

La municipalité est alors prête à faire un sacrifice...

M. Lessard: Mais cela n'entre pas dans ce budget. A ce moment, lorsque les négociations se font avec les municipalités et le gouvernement, cela entre dans le budget de la construction.

M. Russell: M. le Président, je pense que cela répond plus à ma question. C'est un peu là que j'aimerais en venir sur ces subventions pour les faire servir à autre chose que cela. Les municipalités qui sont prêtes à faire ce travail devront s'adresser au service d'immobilisations pour obtenir de l'aide, offrir au ministère une subvention pour réparer ces routes.

M. Mailloux: M. le Président, je pense que ce que le député de Brome-Missisquoi, ce sont des routes remises à la municipalité et qui sont à la charge de la municipalité, pour fins de construction et d'entretien.

M. Lessard: C'est cela que je dis.

M. Mailloux: M. le Président, je pense que c'est exactement ce que disait le ministre, ce sont des routes qui appartiennent à la province, qui sont à la charge de la province. Si la municipalité refait la forme, premièrement, il faut qu'elle obtienne la permission de la province pour le faire, et, deuxièmement, elle veut la participation de la province pour faire le recouvrement.

M. Russell: Ce n'est pas tout à fait ce que l'ancien ministre...

M. Mailloux: J'avais mal saisi parce que, quand la municipalité ne contribue pas, c'est le gouvernement qui le fait à 100%.

M. Lessard: C'est cela.

M. Russell: M. le Président, il y a plusieurs municipalités, par exemple, dont le canton de Granby, je pense, qui sont prêtes à dépenser \$40 000 à \$50 000 par année.

M. Lessard: Toujours selon les budgets du ministère.

M. Mailloux: Les disponibilités...

M. Lessard: ...c'est-à-dire selon les disponibilités budgétaires.

M. Russell: Oui, M. le Président, mais je pense que lorsque la municipalité est prête à faire un sacrifice à ce point, on doit être un peu plus flexible ou faire un effort pour essayer...

M. Lessard: Pour autant que j'ai l'argent!

M. Russell: Je le sais, un peu comme les municipalités. Elles ont aussi des difficultés financières.

M. Lessard: C'est que, dans le cadre des tournées régionales, ces municipalités devraient faire connaître leurs besoins. Il nous sera impossible, dans le cadre du budget de cette année, de répondre immédiatement à leurs besoins, mais, par exemple, dans le cadre de la tournée, on va prendre connaissance de ces besoins et, à la suite du résultat des négociations avec les municipalités, nous pourrions l'inscrire dans les budgets postérieurs.

M. Russell: Peut-être, M. le Président, si le ministre était d'accord, qu'on pourrait demander à chacune des municipalités de s'adresser au divisionnaire en faisant une liste des programmes?

M. Lessard: C'est cela.

M. Russell: Ce pourrait être établi sur deux, trois, quatre ou cinq ans pour le reconditionnement des routes, et le divisionnaire pourrait en faire une recommandation à travers le district.

M. Lessard: Exactement cela.

M. Mailloux: D'ailleurs, depuis deux ou trois ans, je pense que toutes les résolutions sont envoyées d'abord à la division, qui peut en faire une estimation sévère et faire une suggestion, si besoin en est, au gouvernement.

M. Russell: Quel a été le montant de la subvention versée totalement aux municipalités, l'an dernier? Je voudrais qu'on mette de côté l'engagement de l'année précédente dans ce cas-ci.

M. Lessard: Le budget...

M. Russell: Les \$21 millions devaient certainement comprendre des engagements de l'année précédente.

M. Lessard: Oui, probablement. Environ \$7 millions.

M. Russell: \$7 millions par année.

M. Lessard: \$7 millions à \$8 millions. Le chiffre exact, je ne l'ai pas, \$7 millions à \$8 millions d'engagements.

M. Russell: Le chiffre est à peu près le même que l'an dernier?

M. Lessard: C'est cela. Je comprends que ce n'est pas énorme, mais il va certainement y avoir des problèmes de distribution avec \$5,5 millions, certainement.

M. Russell: Cela veut dire, M. le Président, que le ministre pourra faire comme son prédécesseur, prendre des engagements pour l'an prochain.

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

M. Mailloux: M. le Président, il m'arrive rarement de contredire le chef du budget du ministère des Transports, mais je pense, à moins de faire erreur, que le montant voté originalement l'an passé, de même que le montant supplémentaire qui a été accordé de \$5 millions accordait davantage de disponibilités que le montant actuellement entre les mains du ministre.

M. Lessard: Pour répondre à la question directement, M. Russell, ce sont les montants qui étaient considérés comme des subventions, en parachèvement, autrement dit qui avaient été donnés sur le budget 1975/76 totalisant \$6,5 millions au lieu de \$7 millions à \$8 millions, d'accord? C'est de \$6,5 millions qu'étaient les engagements de l'année précédente. Sur les \$21 millions qui ont été...

M. Vaillancourt (Orford): Cette année, c'est environ \$9 millions?

M. Lessard: \$9,2 millions.

M. Vaillancourt (Orford): \$9,2 millions.

M. Lessard: Il y a donc eu \$15 millions à peu près qui ont été donnés l'an dernier... C'est cela.

M. Mailloux: Avec le budget supplémentaire.

M. Lessard: C'est cela, avec le budget supplémentaire...

M. Mailloux: De \$5 millions.

M. Lessard: ... d'environ \$15 millions...

M. Mailloux: De \$5 millions.

M. Lessard:... qui a été directement versé l'an dernier.

M. Mailloux: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Le programme no 5 est adopté?

M. Mailloux: Adopté.

Le Président (M. Boucher): Adopté. Programme no 6?

M. Mailloux: Adopté, quant à moi.

Le Président (M. Boucher): Adopté. Programme no 7?

Transports maritime et aérien

M. Mailloux: M. le Président, quant au programme no 7, les quelques questions que j'aurais

à poser concernent principalement les installations portuaires. Le ministre pourrait faire le point. Où en sont rendus les travaux des installations portuaires devant servir aux traversiers-rail? Soit sur la rive sud du Saint-Laurent ou dans la région de Baie-Comeau? Quelles sont les disponibilités financières et quand l'échéance des travaux est-elle prévue sur une rive ou une autre?

M. Lessard: On va faire un résumé, si vous voulez, de la question. En ce qui concerne le débarcadère ferroviaire de Matane, l'entrepreneur est Ingénierie Québec Ltée. Le montant de la soumission a été de \$5 148 235. On prévoit la fin des travaux vers la fin de 1977 et actuellement des montants de \$411 346.89 ont déjà été versés. C'est le ministère qui est propriétaire du quai. On va prendre entente avec le chemin de fer de Matane et du golfe pour l'opération et l'administration du débarcadère.

En ce qui concerne...

M. Mailloux: Pour terminer, vous avez dit...

M. Lessard: Fin 1977. En ce qui concerne le débarcadère de Baie-Comeau-Hauterive, tout se déroule normalement. Le contrat a été donné à Pitt Québec Ltée. Le montant de la soumission a été de \$7 678 000, ce qui dépasse les \$6 millions qui avaient été prévus en vertu de la loi que nous avions adoptée à l'Assemblée nationale.

On prévoit la fin des travaux à la fin de 1977. Actuellement, un montant de \$1 419 000 a été versé. Je pense bien que le député de Charlevoix connaît bien cette loi. Ce port appartient à la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau-Hauterive. Actuellement, les contributions de chacun des organismes qui sont membres de la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau ont été les suivantes: le Canadien national, \$500 000 ont été versés sur \$1 million; le gouvernement du Canada, \$750 000 furent versés sur \$2 millions d'engagés; la ville de Baie-Comeau a déjà versé \$450 000 sur \$500 000. En ce qui concerne la ville de Hauterive une demande a été faite à la Commission municipale pour qu'elle puisse verser une partie des \$500 000 et nous attendons une réponse de la Commission municipale. Actuellement, la ville de Hauterive n'a versé aucun montant. Le ministère des Transports du Québec, en vertu de la loi, doit attendre la participation de la ville de Hauterive, parce qu'en vertu de la loi il n'est pas possible pour le ministère des Transports du Québec de verser des montants tant et aussi longtemps que nous n'avons pas obtenu les montants de la quote-part fixée aux organismes.

M. Mailloux: Cependant que la part que devait verser normalement le Québec, était, je pense, de l'ordre de \$2 millions.

M. Lessard: \$2 millions. Actuellement, concernant les négociations, je pense bien que le député de Charlevoix sait très bien l'une des choses qui nous paraissent fondamentales pour la rentabilisation de ces investissements qui ont

quand même été considérables, d'abord, ce sont les négociations avec la Québec North Shore concernant la manutention des wagons au débarcadère et dans la cour de triage. Actuellement, un contrat est négocié avec la compagnie à ce sujet et, en même temps, dans ces négociations, nous tentons d'obtenir l'exclusivité du transport de la compagnie concernant la marchandise ce qui est assez important pour la rentabilisation de ces investissements.

M. Mailloux: La négociation n'est pas terminée encore?

M. Lessard: Non, la négociation n'est pas terminée encore, mais, d'après les renseignements que je possède, c'est assez positif actuellement.

M. Mailloux: Je vois.

M. Lessard: C'est très bien engagé.

M. Mailloux: Sur les \$6 millions, tantôt le ministre a parlé d'une soumission publique de la Pitt Construction; qu'est-ce que c'était?

M. Lessard: \$7 millions...

M. Mailloux: ...cent mille.

M. Lessard: \$7 718 000 exactement.

M. Mailloux: Plus certains extra possibles, s'il y a des imprévus et comme il y en a toujours.

M. Lessard: Ecoutez, vous savez qu'on ne peut pas arrêter ces travaux et que le gouvernement du Québec s'y est impliqué directement. On constatera que nous aurons probablement besoin d'un montant d'environ \$2.5 millions supplémentaires. Nous souhaitons que le gouvernement fédéral puisse y participer, mais, dans le cas où le fédéral ne voudrait pas y participer, étant donné que lorsqu'il nous a versé les \$2 millions, cela semblait définitif, le gouvernement du Québec devra naturellement assumer — on va essayer aussi d'en obtenir du Canadien national — les montants supplémentaires.

M. Mailloux: D'ailleurs, si je me rappelle bien l'esprit de la discussion ou les intentions du gouvernement du Québec d'alors, nous pensions qu'advenant des coûts supplémentaires aux \$6 millions mentionnés il nous faudrait revenir à la charge devant le gouvernement fédéral pour tâcher de lui faire partager l'excédent des coûts. Quant à la municipalité de Hauterive, je pense que ce n'est quand même pas nouveau qu'elle ait certaines difficultés, parce qu'elle n'a pas les moyens de Baie-Comeau.

Advenant que la commission municipale ne puisse lui permettre de financer un tel montant et, à moins d'une subvention statutaire que ne semble pas prier le ministre des Affaires municipales, il faudrait, j'imagine, que le ministère des Transports, qui est engagé dans le dossier, s'implique

directement lui-même pour remplacer ce que ne pourrait verser la municipalité de Hauterive.

M. Lessard: Le député de Charlevoix a sans doute été informé du fait que la ville de Hauterive, suite à une entente avec l'ancien maire du temps, M. Lévesque, avait dû construire le boulevard Laflèche, qui avait coûté autour de \$1,463 million. Vous connaissez très bien la situation du boulevard Laflèche, qui est la continuation de la route 138. La participation du ministère avait été, je pense, de l'ordre d'environ \$400 000. La ville de Hauterive avait donc dû déboursier plus de \$700 000 pour construire une route qui était, en réalité, la route 138. Je pense que, par rapport à d'autres ententes qu'il y avait eu dans le passé... Je comprends qu'il y avait des ententes fédérales-provinciales, particulièrement le boulevard Laure, à Sept-Iles, où la participation du ministère avait été de 100%. Même dans la ville de Baie-Comeau, la participation du ministère, pour le boulevard Lasalle, avait été de 100%. J'ai quand même trouvé et, à ce moment-là, le maire du temps semblait d'accord, curieux qu'on demande à une ville de faire des travaux qui étaient la continuation de la route 138.

En tenant compte de ce facteur, je pense que, dans le cas où la ville de Hauterive ne pourrait pas participer totalement au montant de \$500 000, on pourrait probablement envisager, je ne sais pas, une façon pour le ministère de participer autrement.

M. Mailloux: M. le Président, je n'ai pas demandé ces informations dans le but de...

M. Lessard: Je comprends que je vous les donne...

M. Mailloux: Je savais pertinemment, au début de cette discussion — M. Charland également — que nous hériterions probablement des problèmes dont mon successeur a dû hériter par la suite.

La question supplémentaire que je voudrais poser, quant à ce débarcadère ferroviaire, est la suivante. Il n'y a, semble-t-il, rien dans le budget des Transports, quant aux installations à mettre en place dans la cour ferroviaire et dans les voies d'accès y conduisant. C'est pour les voies d'accès conduisant à la cour ferroviaire, de même que tous les travaux que devra faire le ministère des Transports pour que libre accès soit donné à la cour ferroviaire. Il n'y a rien dans le budget, semble-t-il. Est-ce que...

M. Lessard: Est-ce que vous parlez du boulevard Schoon? En tout cas, concernant l'accès, non, il n'y a rien de prévu cette année.

M. Mailloux: Ma préoccupation est la suivante. Vous prétendez ou vous espérez terminer les travaux en période automnale, m'avez-vous dit...

M. Lessard: C'est ça.

M. Mailloux: ...sur les deux rives du Saint-Laurent.

M. Lessard: Oui.

M. Mailloux: Le navire serait disponible à ce moment-là.

M. Lessard: Oui.

M. Mailloux: Advenant que le contrat avec QNS...

M. Lessard: Il est disponible actuellement.

M. Mailloux: Advenant que le contrat soit signé occupant ce navire à 75% et 80% du tonnage qu'il pourra transporter déjà, est-ce que, avec les voies d'accès existantes aujourd'hui, il serait possible que les opérations se fassent, même avec difficulté, sans paralyser les activités?

M. Lessard: On a eu des discussions à ce sujet, particulièrement avec le maire de Baie-Comeau, M. Henry Léonard. Il semble qu'il n'y a pas de problème, mais qu'il va falloir certainement envisager des améliorations.

M. Mailloux: Quant aux installations portuaires qui servent à la traverse... Oui, si d'autres membres de la commission veulent poser des questions sur...

M. Michaud: J'aurais peut-être une couple de questions à poser. Si les traversiers entrent dans ce programme, j'aimerais savoir si tous les traversiers sont en activité et si c'est possible d'avoir, M. le ministre, le nombre de traversiers qui sont sous la tutelle du gouvernement et les autres qui sont aux frais de l'entreprise privée.

M. Lessard: Le seul qui ne fonctionne pas actuellement, c'est celui de l'île aux Grues.

M. Michaud: Combien y en a-t-il?

M. Lessard: On a Matane, Baie-Comeau, Sainte-Catherine-Tadoussac, l'île d'Orléans...

M. Mailloux: ...sur plusieurs installations.

M. Lessard: L'île au Coudres, l'île aux Grues, Québec-Lévis, Berthier-Sorel, Rivière-du-Loup-Saint-Siméon.

M. Mailloux: M. le Président...

M. Michaud: Dans le même ordre d'idées, les quais sont-ils entièrement sous la tutelle du gouvernement provincial?

M. Lessard: Non. Les quais sont sous l'administration du gouvernement fédéral, ce qui nous pose, d'ailleurs, d'énormes problèmes. Lorsque le gouvernement fédéral a à faire des travaux, nous sommes dans l'obligation d'arrêter ou de modifier

des services de traversiers, ce qui arrive actuellement à Sainte-Catherine et Tadoussac.

M. Mailloux: Le député de Laprairie devrait écouter un capitaine et un moussaillon.

M. le Président, quant aux traversiers de Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac...

M. Lessard: Vous avez navigué plus longtemps que moi.

M. Mailloux: ... on sait qu'actuellement la circulation lourde est encore détournée par Chicoutimi, avec toutes les incidences financières que cela apporte à la région où demeure le ministre, de même que son collègue de Duplessis. Cela arrive à plusieurs reprises dans l'année. J'avais moi-même commandé les plans d'une deuxième installation portuaire du côté ouest, soit à Baie-Sainte-Catherine. Je n'ai rien vu dans le budget permettant de concrétiser ce projet qui est une urgence provinciale, si l'on pense qu'il y a eu des années où la circulation a dû être arrêtée à trois reprises durant la même année, alors qu'il n'y a pas d'autre route. Qu'y a-t-il comme disponibilité pour mettre ces travaux en marche dans le cours de l'année financière actuelle?

M. Lessard: Les plans et devis sont terminés. Les montants pour la construction seraient de \$7 millions. Cette année, le ministère n'a pas les budgets.

M. Mailloux: Même pour commencer les travaux. Cela voudrait dire qu'advenant...

M. Lessard: Remarquez que je n'aime pas cela plus qu'il ne le fait.

M. Mailloux: Je ne devrais même pas dire cela, parce que le ministre des Transports demeure dans le comté qui est le plus massacré par ces arrêts successifs, à cause de la brisure de la route à Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine. Je pense qu'en 1975 et 1976, c'est à deux ou trois reprises par année que, pendant des semaines, pour ne pas dire des mois, la circulation a dû être détournée pour 150 milles supplémentaires, soit 300 milles, aller et retour, avec les coûts extraordinaires que cela comporte.

Je reste quand même perplexe devant le fait. Dans tous les crédits supplémentaires que le ministre pourrait solliciter, je pense qu'il y a une importance capitale que ces travaux commencent cette année; sinon, on se retrouvera devant des phénomènes inacceptables comme ceux qu'on a connus dans le passé.

M. Lessard: L'analyse de ces coûts dont je viens de parler s'intègre à l'intérieur de l'analyse de la réactivation de la construction d'un pont sur le Saguenay. Il est certain que si, par exemple, une telle décision était concluante, soit un pont payant ou soit la participation avec l'entreprise privée, il serait difficile de nous engager dans des montants

très importants pour la construction des débarcadères.

Je ne vois pas le pont sur une très brève période. En attendant, je pense bien qu'il y a des travaux qui devront être faits.

M. Mailloux: C'est indiscutable que je ne veux pas enlever de l'esprit du ministre la possibilité qu'un jour un pont soit construit sur le Saguenay: cela arrivera sûrement. Il demeure que la période qui devra s'écouler sera peut-être de dix, douze ou quinze ans. Je ne le sais pas plus que le ministre actuel ne le sait.

Etant donné que le ministre me dit qu'il n'y a aucun crédit pour mettre ces travaux en marche et que cela laisse supposer qu'on sera pris durant deux années avec des arrêts de la circulation importants, dans l'annonce que vient de faire le gouvernement fédéral — M. Charland doit être au courant de cela — quand on dit qu'il y a \$300 000 ou \$400 000 à Baie-Sainte-Catherine et autant d'argent à Tadoussac pour les installations appartenant au fédéral, quand ces travaux seront exécutés — je pense que les appels de soumissions ont été demandés la semaine dernière — est-ce que cela permettrait aux navires d'y accoster et de pouvoir être déchargés "side loader"? Il y a des navires qui sont "roll on, roll off".

M. Lessard: Oui.

M. Mailloux: Pourrait-on au moins faire en sorte que la circulation lourde au moins...

M. Lessard: Toute analyse des constructions de débarcadères nous oblige aussi à nous interroger sur les navires qui devront être changés, et à ce moment-là, ce sera polyvalent. Si vous voulez, on pourra utiliser à la fois les deux systèmes de "roll off", "roll in".

M. Mailloux: Pour l'avenir, je comprends que les fonctionnaires du ministère, de même que le ministre, veulent des quais à double vocation, soit de charger par le côté...

M. Lessard: La réponse est non. De toute façon, le problème que nous avons, quand le ministre des Transports du gouvernement fédéral annonce des investissements possibles de \$20 millions pour l'amélioration des quais, je pense qu'il s'agit vraiment de "peanuts", pour employer l'expression du député de Rouyn-Noranda, par rapport à l'ensemble des besoins du Québec en ce qui concerne l'amélioration des quais et ce n'est certes pas \$300 000 qui vont être investis qui vont nous permettre de faire ces aménagements majeurs.

M. Mailloux: M. le Président, ce n'est pas à cela que je veux en venir. Je n'ai pas envie de recommencer une chicane fédérale-provinciale. Il demeure, quand même, qu'il y a, pour des installations portuaires, appartenant à un autre ordre de gouvernement, des annonces de crédits pour les-

quels des soumissions publiques sont demandées. On a parlé tantôt des arrêts successifs de la circulation qui va vers la côte nord du Saint-Laurent. A Baie-Sainte-Catherine, de même qu'à Tadoussac, il y a un navire, le Pierre-de-Sorel, qui peut décharger ou "roll in" ou "roll off" ou "side loader" pour satisfaire une partie au moins des camions lourds transportant des viandes, du beurre, ces choses-là, ainsi que de l'automobile, mais cela ne pourrait satisfaire que ces exigences de circulation promenade ou une certaine circulation demi-lourde qui aurait à approvisionner la Côte-Nord. C'est à peu près là, je pense, où vont les dépenses gouvernementales fédérales, à ce moment-là.

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: Quant à...

M. Lessard: Je dois dire que sur les \$20 millions qui sont prévus ou qui ont été annoncés par le gouvernement fédéral, une certaine partie de cet argent va à des quais qui ne sont même pas utilisés par le gouvernement.

M. Mailloux: Cela, on peut y revenir tantôt.

M. Lessard: D'accord.

M. Mailloux: J'aurais une autre question à poser. J'ai moi-même procédé à la nationalisation de certains services. Je ne suis pas sûr, que dans tous les cas, je reposerais le même geste aujourd'hui. Le ministre a déclaré lui-même qu'il n'était pas...

M. Lessard: Je vous avais appuyé, à ce moment-là, je ne suis pas sûr que je vous aurais appuyé si j'avais connu tout le dossier.

M. Mailloux: Ce que je voulais savoir, le ministre vient un peu de me le confirmer, s'il est de son intention, dans l'immédiat, de nationaliser la compagnie Clark à Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac.

M. Lessard: Ce n'est pas notre intention actuellement.

M. Mailloux: Dans l'immédiat.

M. Lessard: Non. Je ne dis pas, par exemple, que je ne devrai pas envisager un certain nombre d'autres mesures concernant des axes maritimes, des axes traversiers maritimes. En particulier, il y a le problème de Berthier-Sorel, sur lequel nous nous penchons actuellement. Nous nous penchons sérieusement sur ce problème. Il faudrait justement, ce que j'ai demandé aux gens, je n'ai jamais refusé de rencontrer les gens, mon chef de cabinet les a d'ailleurs rencontrés ainsi que le sous-ministre adjoint aux transports terrestres et maritimes, M. Charland, et j'ai actuellement un rapport sur mon bureau concernant les différentes alternatives possibles, mais le député de Charle-

voix comprendra sûrement qu'on ne peut pas s'engager, en l'espace de quelques jours, ou prendre des décisions qui peuvent impliquer des millions de dollars de dépenses, de déficit... Je sais qu'il y a eu bien des pressions de la part du milieu, je sais que le milieu parle du ministre des Transports qui ne les écoute pas. Je pense que jusqu'ici nous avons pris en considération les demandes du milieu et, en temps et lieu, nous leur donnerons une réponse, mais pour le moment, j'analyse les différentes possibilités.

M. Mailloux: M. le Président, très vite, je voudrais passer au comté de celui qui préside cette commission, celui de Rivière-du-Loup. Concernant la traverse de Saint-Siméon-Rivière-du-Loup, actuellement, en-dehors du Trans-Saint-Laurent, depuis quelques années, le Radisson y a été affecté, en location pour la période estivale.

Je pense que la même demande est faite encore cette année par Saint-Siméon. Il y a eu également des demandes qui sont venues de l'Île-aux-Coudres concernant le Radisson. On devrait cesser de le louer à la compagnie Clarke Steamship pour améliorer le service entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon et plutôt le retenir à l'Île-aux-Coudres pour aider le Trois-Rivières. Quelle est la réponse que le ministre donne?

M. Lessard: Actuellement, nous prévoyons que ce sera encore le Radisson qui donnera le service entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon.

M. Mailloux: Ajouté au Trans-Saint-Laurent.

M. Lessard: C'est ça.

M. Mailloux: Et l'Île-aux-Coudres restera avec son navire amélioré qui est le Trois-Rivières.

M. Lessard: Le Trois-Rivières amélioré.

M. Mailloux: Pour lequel on a dépensé près de \$2 millions.

Le Président (M. Boucher): M. le ministre, en tant que membre de la commission, est-ce que la commission me permettrait de poser une question au ministre?

M. Mailloux: Oui.

Le Président (M. Boucher): Ceci concerne la traverse Trois-Pistoles-Escoumins. Les propriétaires de cette compagnie ont demandé que ce service soit reconnu comme service essentiel. Étant donné que les quais sont en très mauvais état et que ces quais sont de la responsabilité du fédéral, le fédéral voudrait avoir l'assurance que la province reconnaît la traverse Trois-Pistoles-Escoumins comme service essentiel pour faire les réparations. Maintenant, la compagnie de la traverse Trois-Pistoles-Escoumins est une compagnie privée qui fonctionne sans déficit jusqu'à maintenant et qui ne demande aucune subvention pro-

vinciale, pour autant que la traverse serait reconnue comme service essentiel.

M. Lessard: A partir du rapport Lalonde-Valois, nous avons élaboré, c'est-à-dire que le ministère des Transports, sous l'administration de l'ancien ministre, soit le député de Charlevoix, a élaboré une politique maritime, une politique des traversiers. Un certain nombre de réseaux ont été déterminés comme axes maritimes prioritaires ou axes maritimes essentiels. Il nous est impossible, je pense, d'établir des systèmes de traversiers entre chacun des points de la rive nord et de la rive sud. On connaît les coûts astronomiques que ça peut comporter. On sait aussi que chacun de ces systèmes de traversiers commence d'abord en nous disant qu'il n'a pas besoin de subventions et que, par la suite, ces subventions nous sont demandées.

Je sais qu'historiquement, quant à moi, j'ai toujours été attaché à la traverse Trois-Pistoles-Escoumins, mais, en déterminant cet axe maritime comme axe essentiel, nous débalançons notre politique maritime et, à ce moment-là, nous devons accepter de reconnaître d'autres axes qui pourraient être essentiels. Cependant, on m'indique que le gouvernement fédéral exigerait, pour accorder les améliorations aux quais, qu'on reconnaisse cet axe comme essentiel. Je suis intervenu dernièrement, par une lettre que j'ai fait parvenir à M. Otto Lang, je suis intervenu auprès du gouvernement fédéral pour lui demander de faire ces améliorations aux quais. J'attends sa réponse et j'espère que le gouvernement fédéral n'exigera pas nécessairement... Je pense que c'est un axe important, mais je ne pense pas que ce soit un axe essentiel. Dans le cadre d'une politique maritime qui soit logique, rationnelle, il ne faut pas, chaque fois, modifier ces politiques. Vous savez, j'ai refusé, à la suite du refus de l'ex-ministre des Transports, le député actuel de Charlevoix, de reconnaître l'axe maritime Forestville-Rimouski comme essentiel. Pourtant, c'est à l'intérieur de mon comté; je pense qu'il est normal qu'on puisse respecter la logique d'une politique maritime.

Je ne dis pas que cette politique ne pourra pas être révisée, mais, pour le moment, étant donné les investissements considérables que nous avons mis dans ces services maritimes, particulièrement Matane-Godbout et Matane-Baie-Comeau, en plus du complexe ferroportuaire, il ne faudrait quand même pas dérentabiliser ces services.

Je comprends qu'il n'y a jamais eu de subventions dans le cas du réseau de l'axe maritime Escoumins-Trois-Pistoles, mais je pense que le jour où nous allons le reconnaître comme service essentiel, on viendra demander des subventions.

Pour le moment, la réponse que j'ai donnée à la population, c'est que nous ne pouvons pas débalancer une politique maritime et il nous est impossible, étant donné les coûts assez astronomiques, un peu comme on ne peut pas construire des routes n'importe où, de relier chacun des endroits de la rive nord et de la rive sud, par un axe maritime.

Le Président (M. Boucher): Je remercie les membres de m'avoir permis de poser cette question au ministre et je cède la parole au député de Montmagny-L'Islet.

M. Giasson: Si la commission me le permet, je l'apprécierai vivement, dans un premier temps, vous ne m'en voudrez pas, M. le Président, de signaler la collaboration tout à fait particulière que les fonctionnaires du ministère des Transports ont apportée à un problème qui touche une traversée de mon comté, soit la traversée de l'Île-aux-Grues-Montmagny.

Dans un premier temps, après que j'ai eu assumé la fonction de député de Montmagny-L'Islet, j'ai constaté, en rencontrant les autorités de l'Île-aux-Grues, que ces gens-là n'avaient pas été gâtés. J'ai rencontré les autorités du ministère et elles ont accepté le principe qu'on rénove au complet tout le réseau routier de l'île, ce qui a été fait.

Dans un deuxième temps, à cause de la faible dimension du bateau qui faisait la traversée, le ministère des Transports a accepté le principe de procéder à une location d'abord et à un achat par la suite, du bateau le Marjolaine.

Nous avons également, toujours à la demande de la municipalité, réglé le problème de l'aéroport, là-bas. Là où on s'est accroché — je pense qu'il faut le dire, parce que c'était une réalité — c'était sur le problème de la rénovation des quais, tant à Montmagny qu'à l'Île-aux-Grues parce que le gouvernement en est le propriétaire et les administre.

Cependant, cette année, je dois déplorer une situation qui m'a quelque peu surpris la semaine dernière, lorsque les autorités municipales de l'île sont venues me rencontrer, pour m'apprendre que notre bateau de l'île, le Marjolaine, n'était pas disponible présentement. On prévoyait que, la capacité de livraison de ce bateau qui est présentement en réparation à Sorel, ne pourra pas venir à Montmagny avant le début de mai.

Est-ce exact? Remarquez que lorsque le bateau était sous le contrôle du ministère des Transports, on n'a pas vécu ces problèmes. Le ministère des Transports s'est départi du bateau en faveur de la Société des traversiers et je découvre que c'est peut-être du côté de la société elle-même qu'il y a eu retard à ordonner la réparation et qu'après inspection, on aurait découvert que les réparations étaient plus importantes que celles qu'on prévoyait au départ.

M. Lessard: C'est exact. Nous sommes dans l'obligation à tous les quatre ans, de faire une vérification des navires. Le Marjolaine est entré, selon la procédure normale, pour vérification, et on a constaté, à ce moment-là, que les réparations étaient majeures, alors qu'on s'attendait à des réparations mineures.

M. Giasson: Merci, M. le ministre. Je voudrais également remercier les autorités du ministère, tant sous l'ancien ministre que du ministre actuel, d'avoir compris que lorsqu'on avait des besoins

essentiels pour desservir la population, le ministère a mis, à la disposition de l'île un hélicoptère qui permettait de dépanner les gens pour des besoins qui étaient devenus urgents à l'île. Cela a été fait dans le passé, on a maintenu cette reconnaissance des besoins essentiels et je voudrais remercier les autorités du ministère de cette compréhension qu'on apporte aux besoins de ces insulaires, qui, au cours de l'hiver, sont entièrement isolés, sauf par le transport aérien.

M. Lessard: C'est quand même bon de le souligner... Il est vrai que le député de Montmagny-L'Islet nous avait fait cette demande pour pouvoir alimenter les cultivateurs en...

M. Giasson: En moulée.

M. Lessard: ... en moulée et autres services.

M. Giasson: De l'huile à chauffage.

M. Lessard: Les grains aussi, ainsi que le carburant. Nous avons accepté, comme cela avait été le cas dans le passé, de mettre à la disposition de la population les services aériens du ministère des Transports.

Si je le souligne, c'est simplement pour dire que, quelquefois, on est considéré comme un ministère plus ou moins humain.

Je pense, justement, que ces services que nous donnons à la population, que ce soit, par exemple, pour les services de santé lorsque nous allons d'urgence chercher des malades par le service aérien gouvernemental, ou dans ces cas, nous permettent de dire que le ministère, même s'il touche plutôt l'administration et la construction, est aussi un ministère aussi humain et qu'il se préoccupe des besoins de la population.

M. Giasson: Dans un deuxième cas, M. le ministre, vous êtes sans doute au courant que la province a ordonné des études en vue de nouvelles installations portuaires. Le fédéral, depuis ses décisions de vouloir retourner à la province, les installations de quais qui sont d'abord une continuité du réseau routier, depuis cette époque, la province s'est penchée sur la situation des quais de ma région.

J'aimerais savoir où en est rendue l'étude des possibilités de construction de nouveaux quais. C'est assez important puisque, depuis un an environ, les autorités de la ville de Montmagny, comme la Chambre de commerce locale de Montmagny, s'inquiètent de la possibilité que le quai de Montmagny ne desserve plus les traversiers de l'île-aux-Grues.

J'aimerais savoir, également, où en sont rendues les négociations avec le fédéral, qui, cette année, à même son budget a des prévisions pour faire des réparations au quai, principalement, de Montmagny, dont l'état est absolument catastrophique.

On ne sait pas à quel moment, au cours de la saison, ce quai peut s'écrouler, "s'effondrer", comme

disent les gens de chez-nous. C'est une situation qui risque de devenir inacceptable s'il fallait que le quai de Montmagny s'écroule, nous n'avons pas d'autres quais dans le secteur qui permette de maintenir la traversée, et pour une fois, encore, les gens de l'île sont des insulaires joliment isolés, même si l'île est située à trois milles de la terre ferme.

M. Lessard: A plusieurs reprises, le ministère est intervenu auprès du gouvernement fédéral pour lui demander de faire ces travaux qui nous apparaissent urgents. Il s'agissait de travaux de maintenance, il ne s'agit pas de reconstruction totale du quai. Ces travaux devraient se faire parce que, on pense, on prévoit que cela pourrait répondre aux besoins pour une période de quatre ans au maximum.

En ce qui concerne les études de relocalisation du quai, ces études vont se faire cette année et nous prévoyons être capables de lancer le projet en 1978. Il faut souligner que, en ce qui concerne la relocalisation du quai, c'est le gouvernement du Québec qui devra en payer les frais et le fédéral ne participera pas à cette relocalisation.

M. Giasson: M. le Président, si vous me permettez, toujours en ce qui a trait à l'île-aux-Grues. J'ai indiqué, il y a un moment, qu'on avait eu de l'aide, une participation du ministère des Transports pour réaménager la petite piste aérienne de l'île. Cependant, nous avons le même problème que celui qu'on avait à l'île concernant la piste de Montmagny.

C'est une piste très étroite et très courte et qui ne répond pas aux besoins modernes du trafic qui se développe là-bas. La province avait décidé de se porter acquéreur, sauf erreur, en neuf temps ou en dédommageant le propriétaire de ces installations et en examinant une capacité d'expropriation en vue d'acquérir les terrains nécessaires à l'allongement de la piste. Est-ce que ce dossier a progressé au cours des derniers mois, c'est-à-dire, le dossier pour se porter acquéreur de la piste et pour faire les expropriations requises?

M. Lessard: Oui. On voudrait justement que ce soit la municipalité qui en devienne propriétaire en vue de lui permettre d'obtenir des subventions de la part du gouvernement fédéral. Cette année nous avons fait faire une évaluation des travaux qui est autour de \$80 000 et cette année nous envisageons, possiblement, de subventionner la municipalité pour ce montant afin que ces travaux puissent être faits.

M. Giasson: Concernant le transport aérien, au cours de l'hiver dernier la municipalité avait demandé s'il n'y aurait pas possibilité d'obtenir des passes limitées en onde comme il existe des passes pour la traverse maritime, des passes gratuites pour les citoyens de l'île. Dans leur esprit, ils demandaient deux ou trois passes gratuites pour chaque citoyen pour la saison de l'hiver.

J'ai conseillé à la municipalité de communiquer avec le ministre des Transports pour qu'il puisse en examiner d'abord l'acceptation de principe et l'intégration à son budget.

En indiquant cependant que si le ministère acceptait d'accorder de tels laissez-passer pour la période de l'hiver, lorsqu'ils seraient utilisés, il faudrait que les citoyens, pour des voyages supplémentaires ou additionnels, paient le tarif régulier.

Est-ce que le ministre a bon espoir d'être capable de procéder dans le sens de la demande des gens de l'île et peut-il examiner ce dossier ou cette demande de manière à procurer le service ou émettre les laissez-passer nécessaires pour la prochaine saison de l'hiver?

M. Lessard: Je pense que, dans le fond, ce que vous demandez, c'est la gratuité.

M. Giasson: Mais une gratuité limitée.

M. Lessard: Oui, oui, une gratuité limitée. Actuellement, nous avons des tarifs minimaux. Nous subventionnons déjà Couillard Air Service, pour permettre que la population ne soit pas trop pénalisée. Nous avons des tarifs minimaux et nous accordons une subvention de quelque \$25 000 à Couillard Air Service.

C'est dans ce sens, je pense bien, que se dirige le ministère, soit de conserver les tarifs le plus bas possible pour ne pas pénaliser les citoyens.

M. Giasson: Mais vous n'examinez pas cette possibilité...

M. Lessard: Pas pour le moment.

M. Giasson: ...de limiter un certain nombre de passages gratuits, quitte après cela à appliquer le tarif régulier?

M. Lessard: Non, pas pour ce genre de transport, parce que je comprends qu'il y a une situation très particulière en ce qui concerne l'île aux Grues, mais, par exemple, on pourrait aussi avoir des demandes semblables de la part de la Basse-Côte-Nord ou d'autres régions du Québec. Vous comprenez?

M. Giasson: Je comprends très bien. D'ailleurs c'est une argumentation que j'avais produite aux gens de l'île à l'époque. Enfin, s'il y avait de nouvelles installations portuaires faites par le Québec, quel serait le type de bateau qui serait mis en usage pour faire la traversée, parce que le Marjolaine devra céder la place à un autre type de bateau?

M. Lessard: Ce ne sera pas le Marjolaine. Il faudra, justement, faire les études nécessaires en relation avec les plans et devis de construction du quai, pour connaître le type de bateau que nous devrons utiliser.

M. Giasson: Mais, présentement, ce dossier a été étudié également?

M. Lessard: D'accord.

M. Giasson: On me passe une note qu'il serait peut-être moins onéreux pour la province de Québec de tout simplement acheter l'Hydro-Québec. Merci, M. le Président.

M. Mailloux: M. le Président, c'était une suggestion que je voulais faire au ministre, cela coûterait moins cher. De toute façon, je vais essayer de passer très vite parce qu'il reste deux ou trois systèmes de traversiers dont je voudrais parler, à l'île aux Coudres.

Le gouvernement fédéral vient de voter \$2,3 millions pour les installations de Saint-Bernard-sur-Mer, alors que le fédéral, l'an passé, a mis en place une rampe de débarquement du côté est du quai. C'est un quai réellement à l'abandon. Il y a eu une pétition, quand même, qui a été envoyée par Perron et Cie quant à cette installation qui devrait être plutôt à la pointe est des Mailloux plutôt qu'à Saint-Bernard-sur-Mer.

Est-ce que le ministère entend mettre des entraves au montant accordé pour remettre en place le quai actuel de Saint-Bernard-sur-Mer? Est-ce qu'il va prendre cette chance, étant donné qu'il y a quand même plus d'installations portuaires valables?

M. Lessard: Je pense bien qu'on ne peut pas investir de façon inconsidérée dans des infrastructures maritimes. Il y a déjà une installation à Saint-Bernard-de-l'Île, et vous savez très bien que cela coûte énormément cher pour l'entretenir. S'il fallait envisager des modifications ou une relocalisation, on va commencer, au moins, à en maintenir une et à l'améliorer plutôt que d'en construire une autre.

M. Mailloux: A Berthier, est-ce que, devant les doléances que le ministre doit recevoir, et je les recevrai moi-même, il est question de certaines améliorations au service? On en est rendu où?

M. Lessard: Le 18 février, nous avons rencontré, c'est-à-dire que le sous-ministre adjoint aux Transports, M. Charland et M. Réjean Séguin, ont rencontré le comité des usagers de la traverse du Saint-Laurent.

Nous leur avons indiqué, à ce moment-là, que nous allions étudier le mémoire qu'ils avaient déposé et que nous allions l'étudier sérieusement. Alors, cela fait quand même deux mois que nous avons rencontré le comité d'usagers.

Comme je le soulignais tout à l'heure, un rapport est actuellement sur mon bureau qui a été préparé par les fonctionnaires du ministère pour analyser différentes solutions possibles. Je constate que la pression est très forte de la part de la population mais ce que je souligne, c'est que jusqu'ici il n'y a pas de retard inconsidéré. Nous faisons toute la diligence possible pour répondre de la façon la plus efficace aux demandes de la population. Il faut aussi tenir compte des budgets qui nous sont alloués et des conséquences des

décisions que cela peut entraîner au point de vue budgétaire.

Je n'ai jamais refusé — si je n'ai pas assisté à la première rencontre, c'est que j'étais occupé ailleurs — de rencontrer les usagers. Dans la dernière lettre que je leur ai fait parvenir au sujet d'une rencontre avec les usagers, je leur ai dit qu'une rencontre, à ce stade-ci, ou il y a une semaine ou deux, ne me paraissait pas nécessaire parce que nous n'avions pas encore reçu le rapport des fonctionnaires. Lorsque j'aurai étudié le rapport, j'envisage de rencontrer le comité des usagers pour voir quelles sont les différentes solutions qu'on pourrait proposer à ce sujet.

Comme on ne peut pas tout révolutionner en quatre ou cinq mois, je ne pense pas — et j'ai obtenu toute la collaboration des fonctionnaires, il y a eu diligence dans ce dossier — pouvoir régler un problème de plusieurs millions de dollars en l'espace de quelques jours. C'est ce que j'ai indiqué au comité.

M. Mailloux: M. le Président, j'avais autorisé, à la fin de l'année 1976, la compagnie des traversiers à se présenter devant la Commission des transports pour une augmentation des tarifs Matane-Godbout. Est-ce que la demande a été entendue? Si elle n'a pas été entendue, est-ce que le ministère des Transports est intervenu?

M. Lessard: La demande a été entendue et accordée malgré l'opposition du député de Saguenay du temps. Comme ministre, je ne peux pas maintenant intervenir auprès de la Commission des transports. Quand on le fait, on le fait... Ce serait s'ingérer dans l'administration.

M. Mailloux: Quand on le fait?

M. Lessard: Si on le faisait. Je ne l'ai jamais fait.

M. Mailloux: Bon.

M. Lessard: Si on le faisait, vous savez de quelle façon on pourrait être considéré. La décision a été favorable à la Société des traversiers du Québec. J'ai demandé, cependant, pour permettre à la population de réagir, de ne pas hausser les tarifs à partir du 1er avril, laissant ainsi quinze jours, jusqu'au 15 avril, à la population pour réagir. Depuis, j'ai accepté qu'à compter du lundi 24 avril la décision, de la Commission des transports puisse être appliquée.

M. Mailloux: Est-ce que le N.-A.-Comeau a été mis en vente?

M. Lessard: Le N.-A.-Comeau a été mis en vente selon des soumissions publiques, et nous l'avons vendu, pour la somme de \$170 000, au plus offrant. Nous avions quatre soumissionnaires.

M. Mailloux: Était-ce un soumissionnaire québécois?

M. Lessard: Oui, c'est un soumissionnaire québécois qui fait le service maritime entre Blanc-Sablon et Sainte-Barbe, à Terre-Neuve.

M. Mailloux: ... sur la Basse-Côte-Nord.

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

M. Russell: M. le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention et beaucoup d'intérêt le dialogue entre l'ancien ministre des Transports et le ministre des Transports actuel, deux anciens capitaines qui semblent être dans leur sphère et qui s'y connaissent dans ce domaine. Je ne veux pas retarder indûment la commission mais, pour son information, il y aurait quelques questions, étant donné que je ne suis pas intégré à ce mouvement de traversiers même si je connais un peu l'histoire de ces traversiers qui, avant 1964, je crois, appartenaient en totalité à l'entreprise privée.

Maintenant, est-ce que je dois comprendre que la totalité est devenue sous la tutelle du ministère des Transports?

M. Lessard: Voici, cela dépend. Elles ne sont pas devenues la propriété du ministère des Transports. Il n'y a que les services qui sont assurés actuellement par la Société des traversiers du Québec qui sont la propriété du ministère des Transports. Il s'agit de Baie-Comeau-Matane, Matane-Godbout, et du service Lévis-Québec. L'Île-aux-Coudres aussi. En ce qui concerne les autres services de traversier...

M. Russell: Il en reste combien d'autres?

M. Lessard: Tadoussac-Sainte-Catherine, Sorel-Saint-Ignace, Rivière-du-Loup-Saint-Siméon. En ce qui concerne les autres services, nous allons plutôt par subventions d'équilibre budgétaire. Avant cela, on accordait des subventions d'hiver, sans tenir compte des profits qui pouvaient être faits au cours de la période d'été par les propriétaires, mais nous sommes en train de renégocier pour subventionner, non pas seulement en ce qui concerne la période d'hiver qui est moins rentable, mais subventionner sur l'année entière. A ce moment, les subventions ne seront accordées que si réellement il y a déficit.

M. Russell: Est-ce que le ministère ou le ministre a un contrôle sur la totalité des dépenses?

M. Lessard: C'est-à-dire qu'on fait une étude complète du bilan financier, avant d'accorder la subvention, avec le bureau du contrôleur des finances.

M. Russell: Est-ce que les montants qui apparaissent ici, dans les crédits ou les subventions, ce sont des montants additionnels à la totalité des dépenses? Il s'agit des corporations qui fonctionnent séparément...

M. Lessard: C'est cela.

M. Russell: ...qui reçoivent tout simplement des subventions. M. le Président, je crois que, dans ce domaine, je n'ai pas d'autre question, excepté le titre; c'est "Transports maritime et aérien". Il s'agit de combien d'avions dans ce service ou quels sont les crédits qui sont attribués?

M. Lessard: C'est parce qu'il y a un service du transport aérien. C'est-à-dire que, pour analyser tous les systèmes du transport aérien, il faut dire que notre service est très limité; cependant, par exemple, on va essayer de l'améliorer pour étudier les politiques concernant les aéroports, pour, en fait, aussi analyser, au point de vue de l'avenir, une politique aérienne de l'avenir. Actuellement, on n'a pas beaucoup de fonctionnaires.

M. Russell: Est-ce que je dois comprendre que, dans cet article, les montants qui sont alloués pour le transport aérien... A cet article, au programme 7, quel est le montant attribué pour le transport aérien?

M. Lessard: Voici, est-ce que vous parlez du service aérien gouvernemental?

M. Russell: C'est marqué "Transports maritime et aérien".

M. Lessard: Les subventions concernant le transport maritime totalisent \$8,3 millions. Transport aérien, \$200 000.

M. Russell: Est-ce qu'il s'agit de transport ou d'études pour le transport?

M. Lessard: On subventionne certaines compagnies. L'île-aux-Grues, les îles-de-la-Madeleine, entre l'île d'Entrée et l'île principale.

M. Russell: Il ne s'agit pas de transport qui est fait par l'équipement du ministère.

M. Lessard: Non, c'est un autre programme.

M. Russell: Des corporations privées qui sont subventionnées.

M. Mailloux: M. le Président, il y a deux déclarations qu'a faites le ministre des Transports. Il y en a une reproduite le 12 février 1977, et une... dans deux journaux. Il a dit que... Lors d'un bref passage à Ottawa, le ministre annonce que le Québec veut régir les transports aériens. Québec s'apprête à exiger un permis pour voler dans le ciel québécois. Est-ce à dire que le ministre, après étude du dossier, a déjà pris certaines dispositions à ce sujet ou si c'est tout simplement...

M. Lessard: On avait annoncé, à ce moment, on avait publié, on avait laissé entendre que la Commission des transports devenait maintenant responsable de l'émission des permis aériens à l'intérieur, intra-provinciaux, si vous voulez. Ce qui n'était pas le cas. Ce que j'ai dit, c'est que si, à la

suite des revendications que le Québec peut faire à la Commission des transports, à la suite des pressions que nous pouvons faire à la Commission des transports, nous constatons que le gouvernement fédéral, ou que la Commission des transports du gouvernement fédéral ne nous donne pas satisfaction et ne favorise pas les transporteurs québécois avant de favoriser les étrangers, le ministère des Transports devra envisager la possibilité d'avoir un certain contrôle sur l'émission des permis.

Actuellement, vous savez que nous attendons une décision de la Commission des transports concernant le nord du Québec. Nous espérons, justement, qu'on accordera le permis à un transporteur québécois.

M. Mailloux: Je comprends la bonne volonté manifestée par le ministre de protéger les compagnies du Québec pour qu'elles soient favorisées de tous les contrats possibles dans le ciel québécois. Je pense bien que le ministre avouera que, tant et aussi longtemps que le Québec ne sera pas séparé du pays dont on fait partie, il serait extrêmement difficile pour le Québec de se permettre d'accorder ou de refuser les permis à des compagnies qui veulent survoler une partie du territoire canadien.

M. Lessard: Voici, là quand je parle de contrôle, je parle du contrôle des permis qui seraient limités au territoire québécois.

M. Mailloux: Intraprovincial.

M. Lessard: Intraprovincial.

M. Mailloux: M. le Président, comme il est six heures et que cela fait pas mal longtemps qu'on siège, dans le transport scolaire, j'ai une seule question à poser; on pourra y revenir, dans le cours de l'année.

M. Lessard: Est-ce qu'on adopte le programme 7?

Le Président (M. Boucher): Programme 7 adopté?

Des Voix: Le programme 7, d'accord.

Le Président (M. Boucher): Adopté. Programme 8?

M. Mailloux: Une dernière question par rapport au transport scolaire. Quant aux brigades scolaires dont a parlé le ministre, je comprends qu'il y a des problèmes...

M. Michaud: M. le Président, est-ce qu'on termine à six heures, parce que nous avons une réunion, à six heures?

M. Lessard: On pourrait prendre quelques minutes, une dizaine de minutes, pour terminer les crédits.

M. Mailloux: Quant à moi, ce serait cinq minutes, à peu près.

M. Russell: Je pense qu'avec quinze minutes au maximum on pourrait terminer.

Le Président (M. Boucher): Est-ce que les membres sont d'avis de prolonger pour quinze minutes?

M. Michaud: Au maximum quinze minutes.

Le Président (M. Boucher): Au maximum quinze minutes. Programme 8?

Transport aérien gouvernemental

M. Mailloux: Quant au service aérien, j'aurais une question que j'avais oubliée. Est-ce que le ministre voudra déposer, pour les membres de la commission, les deux directives qui ont été données quant à l'usage des avions?

M. Lessard: Voici, c'est qu'il s'agit d'une directive interne. Il ne s'agit pas d'une directive du Conseil du trésor comme tel. Je n'ai, actuellement, soumis cette directive ni au Conseil du trésor, ni au Conseil des ministres. Il s'agit d'une directive interne, en vue de mieux contrôler l'utilisation du service aérien gouvernemental.

Je constate que, dans certains cas — parce qu'elle n'est pas définitive; il va falloir la corriger — c'est très difficile d'application. En effet, étant donné les fonctions ministérielles que nous occupons, il est quelquefois nécessaire que je doive, moi personnellement — ou un autre ministre — aller dans mon comté, en utilisant l'avion gouvernemental. Il est arrivé aussi que j'ai dû, à cause de conférences que je donnais dans mon comté, prendre l'avion gouvernemental, le mardi matin, pour venir ici à Québec, étant donné que je suis membre du Conseil du trésor. C'est une directive interne que nous devrons probablement corriger. Je constate qu'il ne faut pas, non plus, exagérer, parce qu'avec les fonctions ministérielles que nous occupons, si nous voulons être quelquefois efficaces, il faut justement utiliser le service aérien gouvernemental.

Ce que je voulais, par cette directive, c'est avoir un contrôle, comme ministre responsable justement du service aérien gouvernemental, sur ce service, de telle façon qu'on n'utilise pas indûment les avions du gouvernement. Je pense que cette directive ne serait pas utile... D'ailleurs, elle est connue; elle a été publiée dans les journaux, je pense. Maintenant, comme je devrai aussi répondre à une question à l'Assemblée nationale concernant, justement, l'utilisation de l'avion, j'ai demandé au ministre concerné de me faire un rapport. Le rapport est actuellement sur mon bureau et, incessamment, je devrais normalement être capable de répondre à la question à l'Assemblée nationale.

Cette directive, il va falloir l'améliorer, il va falloir tenir compte de la nécessité de permettre aux ministres de faire leur travail de la façon la plus

efficace possible, et je ne vois pas que ce puisse être d'intérêt public.

M. Mailloux: Est-ce que le ministre des Transports...

M. Lessard: Pour le moment.

M. Mailloux: Disons que la fin de la réponse du ministre m'a un peu estomaqué; de toute façon, il y aura d'autres occasions d'y revenir.

M. Lessard: J'ai dit pour le moment.

M. Mailloux: Oui. Le ministre des Transports peut-il me dire, quant à l'exception qui a été ordonnée par le président de la Chambre pour son collègue des Îles-de-la-Madeleine, si la directive est la même?

M. Lessard: C'est la même.

M. Mailloux: Et elle est respectée?

M. Lessard: C'est cela. Douze voyages par année.

M. Mailloux: Par l'avion du gouvernement?

M. Lessard: Par l'avion du gouvernement. Étant donné la situation quand même très difficile du député des Îles-de-la-Madeleine, l'ancien gouvernement avait permis...

M. Mailloux: Non, le président de la Chambre.

M. Lessard: Le président de l'Assemblée nationale avait permis...

M. Mailloux: C'était un ordre de la Chambre.

M. Lessard: Quoi?

M. Mailloux: C'est un ordre du Parlement.

M. Lessard: Oui, un ordre de l'Assemblée nationale qui avait permis au député des Îles-de-la-Madeleine d'utiliser une fois par mois ou douze fois par année l'avion gouvernemental.

M. Mailloux: C'est une directive qui a été donnée en raison de l'éloignement des Îles-de-la-Madeleine, de l'absence de communications faciles...

M. Lessard: De la difficulté...

M. Mailloux: ... mais ce n'est pas un ordre d'un ministère ou du gouvernement, c'est un ordre qui va à l'intérieur des montants accordés pour le transport des députés dans leur comté, les frais de voyages, mais cela ne concerne que le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Lessard: C'est cela.

M. Russell: Combien y a-t-il d'avions, pour le transport des passagers, qui appartiennent au gouvernement?

M. Lessard: Il y en a trois, je pense.

M. Russell: Deux jets.

M. Lessard: Le nombre d'avions-passagers, sept.

M. Russell: Sept avions pour passagers? Un DH 125...

M. Lessard: Oui. Là-dedans, il y a le Beaver. Disons qu'il y en a trois qui sont véritablement des avions-passagers exécutifs; les autres...

M. Russell: Il y a le jet, le 125.

M. Lessard: Il y a le jet.

M. Mailloux: Deux F-27.

M. Lessard: Deux F-27.

M. Russell: DC-3.

M. Lessard: DC-3.

M. Vaillancourt (Orford): Cela fait quatre.

M. Lessard: Cela fait quatre, excusez.

M. Mailloux: Le DC-3, il ne tombe pas jamais? Non?

M. Lessard: Cela va assez bien.

M. Mailloux: Il tient en l'air encore. Est-ce que la flotte est assurée à terre si elle ne l'est pas en l'air? Quelles sont les assurances actuelles de la flotte?

M. Lessard: A terre, oui.

M. Mailloux: A terre; dans les airs, non? Aucune assurance dans les airs?

M. Lessard: A terre, à cause de la responsabilité publique.

M. Vaillancourt (Orford): Mais les passagers sont assurés?

M. Lessard: Assurance personnelle et assurance-responsabilité.

M. Mailloux: A terre, c'est pour le feu, ce n'est pas pour la responsabilité.

M. Lessard: Ce sont les dommages.

M. Mailloux: Les dommages.

M. Russell: On parle toujours de l'assurance de l'avion même, non pas des passagers.

M. Lessard: C'est cela.

M. Russell: Les passagers sont assurés dans les airs...

M. Lessard: C'est cela.

M. Russell:... selon l'assurance-responsabilité civile.

M. Mailloux: Responsabilité civile.

M. Russell: Combien les avions volent-ils d'heures par année, actuellement?

M. Lessard: Je l'ai indiqué dans le rapport. On prévoit 7000 heures cette année.

M. Mailloux: Autant il y a de ministres, autant ils volent et bien des fonctionnaires.

M. Lessard: Oui, mais il y a peut-être une erreur. Je vois que c'est 7000 heures; cela a été 7000 heures pour 1976/77 alors qu'il me semble avoir indiqué un nombre d'heures inférieur dans le rapport. Environ 3400 heures. Il va falloir...

M. Russell: Est-ce que 7000 heures, ce serait pour quatre avions?

M. Lessard: Pour tous les avions. 3000, cela ne concernait, je pense, que les avions qui sont utilisés, les avions exécutifs.

M. Russell: Exécutifs.

M. Mailloux: Est-ce que le ministre des Transports ferait un aveu qu'il est plus facile de critiquer l'utilisation des avions, quand on est dans l'Opposition, que faire respecter les directives à l'ensemble de ses collègues et aux fonctionnaires quand on a la charge du ministère des Transports?

M. Lessard: Je ne dis pas que c'est facile de faire respecter la directive, cependant, lorsque nous avons eu à critiquer l'utilisation de l'avion gouvernemental dans le passé, c'était suite à des voyages en Floride, suite à des voyages dans l'Etat de New York où un ministre se dirigeait.

M. Mailloux: Il ne faudrait pas dire des voyages, là!

M. Lessard: Des voyages qui...

M. Mailloux: Parce que le ministre des Transports...

M. Lessard: Pas le ministre des Transports, il ne l'a jamais pris.

M. Mailloux: ... qui avait pu être accusé dans

le temps, c'était avant moi. Sous mon administration il y a eu deux voyages...

M. Lessard: Vous avez même fait rembourser.

M. Mailloux:... que j'ai fait rembourser...

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: ... mais il n'y en a pas eu d'autres.

M. Russell: Est-ce l'intention du ministre de réduire l'utilisation des avions?

M. Lessard: On le fait au maximum.

Le député de Charlevoix conviendra qu'il arrive très souvent... Comme l'autre jour, par exemple, j'étais à Rimouski où, le soir même, je devais parler à l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants. Le choix que j'avais à faire, c'est de ne pas aller parler à l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants, mais les pressions étaient très très fortes pour que je m'y rende, alors dans ce cadre-là, je n'avais pas le choix, il fallait que j'utilise l'avion gouvernemental. Dans un autre cas, j'ai dû, par exemple, présenter un exposé aux caboteurs, le soir même je devais être chez moi, il y avait nécessité, alors il a fallu que j'utilise l'avion du gouvernement. Le contrôle surtout que j'exige, c'est Montréal-Québec. Ce que j'exige c'est que tant et aussi longtemps qu'il y a des vols réguliers, les ministres comme les fonctionnaires vont utiliser les vols réguliers. Mais comme, dans certaines régions du Québec, que ce soit Rimouski, que ce soit le Lac Saint-Jean, que ce soit la Côte-Nord ou autres, on ne peut pas avoir, vous le savez, un service aérien aussi imposant qu'entre Montréal et Québec ou d'autres régions du Québec, on conviendra, lorsque les ministres se rendent dans ces régions, qu'il faille utiliser l'avion gouvernemental.

M. Mailloux: Choisissez des ministres qui ont horreur de l'avion. C'est le meilleur moyen.

M. Lessard: Le problème c'est cela, c'est cela, justement. Il est certain que moi, dans ma fonction, étant donné que je viens de la Côte-Nord, je vais devoir utiliser l'avion plus que le ministre des Transports du temps qui, lui, demeurerait dans la région de la Malbaie.

M. Mailloux: Je n'ai rien contre cela.

M. Russell: M. le Président, combien y a-t-il de pilotes pour les avions à passagers seulement? Ce sont des pilotes spécialement pour ces avions-là?

M. Lessard: Oui spécialisés sur cela. D'ailleurs je pense que, d'après les informations que je possède, nous avons un excellent service aérien gouvernemental et nous avons d'excellents pilotes.

M. Russell: Je ne suis pas nerveux en avion, j'ai voyagé avec les avions du gouvernement dans le passé, j'ai été en mesure de constater l'excellence des pilotes qu'il y a là, l'excellence des avions, le service qui est maintenu et qui est très bien. Et j'ai aussi constaté que, dans le passé, je ne sais pas si c'est la même pratique qui se continue, les fonctionnaires utilisaient les avions beaucoup plus que les ministres...

M. Lessard: Oui, oui.

M. Russell: ... souvent les ministres étaient appelés d'urgence pour aller quelque part, cela arrivait à la dernière minute, on s'informait de l'heure de l'avion, et quelques hauts fonctionnaires étaient partis en mission spéciale à Ottawa ou quelque part. C'est probablement la même chose qui se continue...

M. Lessard: On n'a pas eu encore de ces problèmes-là.

M. Russell: Quand on va faire la restriction pour l'utilisation des avions par les ministres, je suis bien d'accord, mais n'oublions pas de mentionner les hauts fonctionnaires aussi.

M. Lessard: Oui, actuellement le pourcentage est plus fort chez les fonctionnaires que chez les ministres.

M. Russell: M. le Président, en attendant qu'on trouve le chiffre des pilotes...

M. Lessard: Une vingtaine environ.

M. Russell: Vingt pilotes pour quatre avions?

M. Lessard: Ils vont sur d'autres avions. En tout cas j'aimerais bien, si vous voulez, plutôt que de vous répondre sans avoir les chiffres, transmettre aux membres de la commission cette information-là.

M. Russell: Parce que, si on a quatre avions, on vole 3000 heures par année, je pense bien que...

M. Lessard: C'est une vingtaine, en tenant compte des hélicoptères puis des CL-215 aussi...

M. Russell: ... avec les hélicoptères, les avions, combien est-ce qu'il y en a pour le feu, d'avions?

M. Lessard: Combien d'avions? Il y a 21 avions pour le feu, 15 CL-215, 6 Canso.

M. Russell: Et le nombre de pilotes qu'on mentionne, ils pilotent tous ces avions, non?

M. Lessard: Non, non, non. Je ferai parvenir les informations au député.

M. Russell: Maintenant, pour les avions à passagers seulement, le ministre peut-il utiliser des pilotes qui sont uniquement francophones?

M. Lessard: Actuellement ils sont uniquement francophones, c'est-à-dire, non, actuellement je m'excuse, ils parlent les deux langues.

M. Russell: Est-ce que le ministre est prêt à embaucher quelqu'un qui parlerait seulement le français, comme pilote?

M. Lessard: Actuellement, en fait, à l'intérieur du territoire du Québec, il n'y a pas de problème, je n'aurais pas plus peur avec un pilote unilingue francophone.

M. Russell: Ce sont d'excellents pilotes, mais...

M. Lessard: Je pense qu'actuellement, tous les pilotes sont bilingues, parce qu'ils n'ont pas le choix.

M. Russell: Je regrette de ne pas partager...

M. Lessard: A moins des jeunes qui sortent des écoles du Québec.

M. Russell: ... l'enthousiasme du ministre des Transports, mais je connais des pilotes qui sont unilingues, qui sont français et qui aimeraient cela travailler pour un gouvernement.

M. Lessard: C'est-à-dire, cela dépend des pilotes.

M. Russell:... le gouvernement de la province. Ce sont d'excellents pilotes qui aimeraient cela travailler pour la province c'est la raison pour laquelle je pose la question au ministre. Est-ce qu'il serait prêt à examiner la candidature d'un pilote qui est unilingue?

M. Lessard: Qu'il postule l'emploi, je pense bien qu'il n'y a pas de discrimination de ce côté, selon les compétences.

M. Russell: M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Vous avez terminé?

M. Russell: J'avais quelques questions sur les feux en forêt. Combien y a-t-il eu d'heures de vol sur les feux en forêt l'an dernier?

M. Lessard: Pour les incendies voici: Nombre de feux combattus en 1976-77: 2500. En 1977-78 on en prévoit 2700. Nombre d'heures de vol pour les incendies en 1976-77: 4500. On en prévoit encore 4500. Quantité de gallons d'eau largués: 12 millions de gallons en 1976-77, 13,5 millions en 1977-78.

M. Russell: Si j'ai bien compris, le ministre est

prêt à nous déposer le nombre de pilotes en forêt, le nombre de pilotes pour les passagers.

M. Lessard: C'est dans le rapport que j'ai reçu de Sainte-Marie, d'ailleurs je pourrai vous faire parvenir toutes ces informations techniques.

M. Russell: D'accord. Cela m'intéresse et je pense que probablement les membres de la commission seront tous intéressés également. Est-ce que les crédits votés l'an dernier pour combattre les feux en forêt ont été dépassés?

M. Lessard: Tout le budget, a été dépensé, sans budget supplémentaire.

M. Russell: A 100%. Je tiens pour acquis que les crédits demandés, de \$5,3 millions suffisent?

M. Lessard: Oui.

M. Russell: C'est un objectif raisonnable?

M. Lessard: Oui.

Le Président (M. Boucher): Le programme 8 est-il adopté?

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

M. Lessard: Programme 8 adopté.

Le Président (M. Boucher): Alors adopté. Programme 9?

M. Michaud: Adopté.

Le Président (M. Boucher): Programme 9.

Transport scolaire

M. Michaud: J'aimerais demander si la norme de 1 mille pour le transport scolaire est toujours...

M. Lessard: Elle est toujours appliquée. Il faut quand même prendre des décisions au rythme de participation. Il faut quand même prendre des décisions. Si on descend à 1/2 mille, on va demander de descendre à 1/4 de mille, etc. Alors, on l'applique.

M. Michaud: Est-ce que le ministère a fait une étude pour savoir quelle serait l'épargne si on augmentait cette norme de 1 mille à 1 mille 1/4 ou 1 mille 1/2?

M. Lessard: On est capable de fournir des chiffres.

M. Michaud: Est-ce que ce serait possible de les avoir sans trop de problèmes?

M. Lessard: Oui, il n'y a aucun problème.

M. Mailloux: En réduisant le mille plutôt?

M. Michaud: Non.

M. Lessard: On a assez de problèmes avec le mille, de grâce, on ne s'en ira pas avec 1 mille 1/4 ou 1 mille 1/2.

M. Mailloux: J'ai trouvé que les ministériels posaient de bonnes questions au ministre.

M. Michaud: J'aimerais poser une question aussi sur le transport scolaire pour le lunch à midi. Ce n'est pas subventionné. Avez-vous une idée du coût que cela impose aux commissions scolaires locales?

M. Lessard: On serait capable de disséquer cela et faire parvenir ces coûts aux membres de la commission.

M. Michaud: Merci.

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

M. Dussault: Je voudrais demander au ministre si l'aide au transport scolaire pour enfants handicapés est couverte par le transport ou en termes de budget?

M. Lessard: Concernant toute la question du transport des handicapés, nous avons accordé des subventions à des organismes spécialisés qui donnent actuellement ce service. Un mandat a été donné à M. Pierre Marois, ministre d'Etat au développement social, pour élaborer une politique concernant le transport des handicapés. Actuellement, un mémoire nous a été remis. Un comité interministériel est constitué des ministères impliqués, soit Affaires sociales, Transports, et nous espérons dans les plus brefs délais avoir un rapport à ce sujet et arrêter une politique.

M. Dussault: D'accord, merci.

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

M. Russell: Je n'ai pas de questions à poser sur le transport scolaire.

Si je comprends bien, le ministre, à l'occasion des discussions sur les généralités, a laissé entendre qu'il se faisait une étude actuellement à l'intérieur des villes pour intégrer le transport scolaire

au transport public, un principe auquel je suis bien favorable. Je sais qu'il y a une étude qui se fait en profondeur là-dedans et qu'on aura sous peu un rapport à déposer. Donc, je suis prêt à adopter la totalité des crédits qu'on vient d'étudier en laissant entendre au ministre, comme je le lui ai dit ce matin, que je lui transmettrai par écrit des questions particulières et je suis certain que les fonctionnaires se feront un plaisir de me répondre.

Le Président (M. Boucher): Alors, le programme 9 est adopté?

M. Lessard: Oui. Je tiens, en terminant, très brièvement parce que chacun est pressé — on m'attend depuis six heures — à remercier les membres de la commission qui, je pense, m'ont assuré une excellente collaboration, ainsi que vous, M. Je Président, qui avez très bien assumé vos responsabilités. Merci.

M. Mailloux: M. le Président, mon seul mot de la fin, c'est que je constate que le ministre des Transports est mieux traité par nous que son collègue, le ministre des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières. Merci beaucoup.

Le Président (M. Boucher): Les crédits du ministère des Transports...

M. Vaillancourt (Orford): Je voudrais demander au ministre des Transports quand va-t-on étudier les crédits du ministère des Travaux publics.

M. Lessard: Probablement la semaine prochaine. On m'avait demandé de les commencer ce soir, mais je vous avoue que je n'en ai pas le goût. Alors, la semaine prochaine. On me parle de mercredi.

M. Vaillancourt (Orford): Mercredi, d'accord.

Le Président (M. Boucher): Alors, les crédits du ministère des Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978, sont donc adoptés. Je prie le rapporteur, en l'occurrence le député de Laprairie, de faire rapport en ce sens à l'Assemblée nationale au nom de notre commission et je vous remercie tous de votre bonne obligeance à mon endroit.

Nous ajournons nos travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 22)