



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session — 31^e Législature

Commission permanente des transports

Etude des crédits du ministère des Transports (1)

Le 8 mai 1979 — No 69

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Remarques préliminaires.....	B-2989
M. Lucien Lessard.....	B-2989
M. Raymond Mailloux.....	B-2994
M. Armand Russell.....	B-2997
M. Camil Samson.....	B-2999
M. Guy Chevette.....	B-3002
M. Georges Vaillancourt.....	B-3004
Réponse du ministre.....	B-3004
Discussion générale.....	B-3010
Systèmes de transports terrestres.....	B-3013
Information, contrôle et sécurité.....	B-3027
Construction du réseau routier.....	B-3040

Intervenants

M. Jean-Pierre Jolivet, président
M. Lucien Lessard
M. Raymond Mailloux
M. Armand Russell
M. Guy Chevette
M. Camil Samson
M. Georges Vaillancourt

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

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mardi 8 mai 1979

**Etude des crédits du ministère
des Transports**

(Dix heures six minutes)

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

La commission permanente des transports est réunie pour étudier les crédits du ministère des Transports. Le rapporteur est M. Marquis du comté de Matapédia.

Les membres de cette commission sont: MM. Baril (Arthabaska), Chevrette (Joliette-Montcalm), Lessard (Saguenay), Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), Mailloux (Charlevoix), Marquis (Matapédia), Perron (Duplessis), Russell (Brome-Missisquoi), Samson (Rouyn-Noranda) et Verreault (Shefford).

La parole est à vous, M. le ministre.

Remarques préliminaires**M. Lucien Lessard**

M. Lessard: M. le Président, je suis heureux de commencer l'étude des crédits ce matin. Je voudrais vous présenter d'abord les fonctionnaires du ministère des Transports qui sont ici. Vous avez M. Morissette, sous-ministre, M. Michaud, sous-ministre adjoint — vous le connaissez bien — M. René Vincent, direction maritime-aérien, M. René Blais, qui est aux opérations, M. Tessier, qui est au génie, M. Laflamme, BVA, M. Louis Lachapelle, qui est au transport terrestre, direction, M. Baril, sous-ministre adjoint au personnel, M. Poirier, qui est aux relations interministérielles et M. Matte...

Une Voix: M. Demers.

M. Lessard: D'accord, M. Demers.

M. le Président, j'ai le plaisir de vous présenter les crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année 1979/80. Ce budget totalise \$1 217 046 500. Il s'agit d'une légère augmentation de 3% par rapport au montant de l'an dernier qui était de \$1 181 000 628. Le budget du ministère représente 8,1% du budget total du Québec qui est de \$14 960 000 000. Parmi les 26 ministères québécois, il est le troisième en importance. Vous serez donc appelés à approuver des crédits ventilés dans les neuf programmes du ministère qui, eux-mêmes, s'insèrent dans les trois grandes missions gouvernementales. La mission économique comprend sept programmes reliés au transport terrestre, au transport maritime et aérien et le budget est de \$1 135 000 000, par rapport à \$981 441 500 en 1978/79, soit une augmentation de 1,9%.

La mission gouvernementale et administrative est composée d'un programme, le service aérien gouvernemental avec un budget de \$10 334 900. Le budget du service aérien gouvernemental était, en 1978/79, de \$10 342 800.

Finalement, la mission éducative et culturelle est également composée d'un seul programme, soit celui du transport scolaire, avec un budget de

\$206 576 600, par rapport à \$189 843 700 en 1978/79, ce qui représente une augmentation de 8,8%.

Le nombre total des effectifs permanents du ministère, initialement prévu pour l'année qui vient, est de 10 922 fonctionnaires. De ce chiffre, il faudrait retrancher 1%; les autorités du ministère ont, en effet, voulu profiter de la récente réforme administrative pour prendre les devants et réduire immédiatement de 1% les effectifs permanents. Il sera ainsi plus facile de nous conformer à la requête du Conseil des ministres et du Conseil du trésor en vue d'atteindre une réduction totale de 2,5% de nos effectifs pour le 1er avril 1980. C'est dire que, d'ici cette date, je compte réduire de 1,5% les effectifs permanents du ministère.

Avant de commencer la discussion des crédits par programmes et éléments de programmes, j'aimerais, tout comme l'an passé, dégager les grands thèmes qui ont influé, de façon pratique, sur les activités du ministère, au cours de l'an passé, et sur celles qui, je l'espère, seront menées à terme, au cours de l'année 1979/80.

Dans la perspective d'une meilleure gestion des ressources humaines et administratives au ministère des Transports, nous avons effectué une réorganisation administrative majeure, ce qui a conduit à l'entrée en vigueur en octobre dernier d'un nouvel organigramme qu'on devrait normalement vous distribuer ou qu'on vous a distribué, je pense.

Une Voix: On va le distribuer.

M. Lessard: D'accord. Alors, si les membres de la commission désirent obtenir des informations supplémentaires à ce sujet, je pourrai les leur donner ou, encore, mon sous-ministre pourra répondre à ses questions. Néanmoins, je voudrais tout de même vous dire quelques mots sur ce que j'appellerais plus particulièrement une rationalisation administrative du ministère des Transports du Québec. Je me permets d'insister que même s'il s'agit d'un genre d'activités qui ne fait pas nécessairement les manchettes des journaux, la rationalisation des activités du ministère a fait partie de mes préoccupations durant les deux dernières années. Nous avons déployé énormément d'efforts afin de trouver un meilleur équilibre entre les divers champs d'activités dans le domaine des transports et une meilleure intégration de tous les éléments du ministère. Nous l'avons fait sans trop créer trop de remous ni d'insécurité au sein du ministère.

C'est ainsi qu'à la direction générale de la planification et du développement, anciennement système de transports, nous avons regroupé, au sein d'une même équipe, toutes les responsabilités relatives à la planification et au développement des transports, de telle sorte que l'action de cette direction s'étend à tous les services et à toutes les infrastructures de transport sans égard au mode: terrestre, maritime et aérien.

Par ailleurs, dans nos efforts de rationalisation de l'appareil administratif du ministère, nous avons accordé une attention spéciale aux modes de transport qui, à toutes fins utiles, ont été négligés dans le passé. Ici, je pense plus particulièrement au transport maritime et fluvial et au transport aérien. J'aurai l'occasion de revenir sur cette

question, mais je dois dire dès maintenant qu'il était illusoire de tenter de concevoir et d'élaborer des politiques d'intervention dans le domaine de l'aérien et du maritime sans s'être donné de soutien administratif requis. Le maritime et l'aérien sont trop importants dans l'ensemble de l'économie des transports du Québec pour que l'on succombe à l'improvisation dans ces domaines.

Avant d'aborder le thème de la sécurité et de la prévention dans les transports, je voudrais souligner que, dans le cadre de la rationalisation administrative du ministère, nous avons regroupé au sein de la nouvelle direction des acquisitions, trois services qui ont des affinités étroites, c'est-à-dire l'arpentage foncier, les expropriations et les utilités publiques. Nous avons aussi créé, à l'intérieur de la direction générale du génie, un service de l'environnement regroupant une équipe multidisciplinaire qui nous permettra de mieux prévoir les interventions du ministère en fonction du respect du milieu de vie.

Grâce à l'expertise développée au sein de ce service, nous pourrions nous ajuster, dans la réalisation de nos projets routiers, aux impératifs de la Loi de la qualité de l'environnement. On sait que cette loi devient de plus en plus sévère. En effet, un nouvel esprit anime le ministère des Transports et les agents de mon ministère sont de plus en plus conscients de la nécessité d'intégrer pleinement nos projets à l'aménagement du territoire et de préserver notre environnement au même titre que notre patrimoine culturel, agricole et touristique.

Au cours de la dernière année, nous avons dû déplorer un nombre trop grand d'accidents de la route, impliquant aussi bien des véhicules de promenade, des camions, que des autobus. Il est du plus haut intérêt pour l'ensemble de la société québécoise que s'effectue une mutation des mentalités quant à la sécurité routière. Dans ce sens, mon ministère s'emploie à agir sur les mentalités, à modifier certaines attitudes au moyen de programmes éducatifs et j'aurai l'occasion de vous en reparler dans quelques minutes, lorsque j'aborderai le programme no 2, information et contrôle et sécurité et de répondre à vos questions sur un certain nombre de réformes que nous avons entreprises ou d'autres que nous avons l'intention, en fait, de réaliser d'ici quelques semaines.

Par ailleurs, au sujet du transport par autobus, je n'ai pas à vous rappeler les circonstances qui m'ont amené à nommer Me Robert Jodoin, commissaire-enquêteur sur la sécurité et le bien-être des usagers du transport par autobus. Avant de nous quitter tragiquement, Me Jodoin nous a laissé un rapport d'enquête que je considère être un instrument de travail indispensable pour l'amélioration des conditions de sécurité dans le domaine du transport par autobus.

Nous avons déjà entrepris des consultations avec les ministères et organismes concernés sur les recommandations du rapport Jodoin, afin d'évaluer les implications des changements proposés. Pour ma part, j'entends rendre publiques sous peu un certain nombre de mesures éner-

giques qui iront dans le sens des recommandations de Me Jodoin.

(10 h 15)

Ces mesures s'ajouteront à celles que j'ai déjà annoncées et porteront, entre autres, sur la vérification mécanique, la formation des chauffeurs d'autobus, l'intensification des mesures de surveillance routière et ce, en collaboration avec mon collègue de la Justice. Si mon ministère peut établir des normes strictes en vue d'éviter le plus possible que se produisent des tragédies routières, il n'en reste pas moins que nous n'avons pas l'intention de nous substituer à chaque transporteur et chaque chauffeur d'autobus. Les gens qui transportent des milliers de citoyens sur les routes du Québec ont des responsabilités et ils devront les prendre. D'autre part, lorsque la société IDEACOM Inc. m'a remis, il y a quelques mois, l'étude que je lui avais commandée sur les jeunes Québécois et les accidents de la route, j'ai pris connaissance de données qui m'apparaissent d'une certaine façon, terrifiantes. C'est ainsi que les accidents de la route sont la principale cause de mortalité des jeunes gens de 15 à 25 ans du monde industrialisé.

Les jeunes forment relativement en leur nombre et en chiffres absolus, le groupe d'âge comptant le plus de victimes de la route. L'ampleur de ce phénomène ne peut nous laisser indifférents et c'est pourquoi nous avons déjà adopté plusieurs mesures en matière de sécurité routière, destinées directement à cette jeune population. Il n'est pas excessif de dire que l'obtention d'un permis de conduire n'est pas un droit mais un privilège. C'est pourquoi le premier permis de conduire ne sera plus permanent mais sera valide pour une période d'environ deux ans.

À la suite de cette période, le jeune conducteur ou le nouveau conducteur sera soumis à un nouveau contrôle visant davantage à jauger l'attitude en plus de l'aptitude. Lors de ce contrôle, nous examinerons le dossier du conducteur au niveau des points de démérite.

Enfin, je voudrais terminer mes commentaires sur la sécurité et la prévention dans le domaine des transports pour rappeler que j'entends déposer à l'Assemblée nationale, au cours de la présente session, un projet de loi visant la refonte du Code de la route. Ce projet de loi qui contiendra pas moins de 300 articles nous permettra de moderniser le Code de la route et d'en ajuster les dispositions en regard de l'évolution constante de la circulation routière. Ce projet de loi sera d'ailleurs étudié en commission parlementaire au cours de la présente session.

L'an passé, lors de l'étude des crédits de mon ministère, j'avais fait mention de la loi 73 concernant les corporations municipales et intermunicipales des transports. J'avais, d'ailleurs, rappelé la création, en février 1978, de la Corporation intermunicipale du Saguenay, laquelle regroupe les agglomérations de La Baie, Chicoutimi et Jonquière. Depuis ce temps, deux autres corporations de transport ont été constituées, soit la Corporation municipale de transport de Sherbrooke, en sep-

tembre 1978 et en décembre 1978, la Corporation intermunicipale de transport de la Rive-Sud, regroupant les municipalités de Lauzon, Lévis, Saint-David de l'Auberivière et Saint-Romuald d'Etchemin. Je tiens à aborder de nouveau cette question, cette année, pour souligner qu'en plus des contributions financières importantes que le gouvernement accorde à différentes commissions de transport du Québec, près de \$55 millions pour le dernier exercice financier, nous entendons accorder notre appui aux villes à densité moyenne qui désirent offrir un service de transport en commun qui réponde le mieux possible aux besoins de leur population. La nécessité d'assurer le développement de réseaux de transport en commun demeure un objectif fondamental du gouvernement et c'est pourquoi j'ai acquiescé à la formation de la Corporation municipale de Sherbrooke et de la Corporation intermunicipale de la Rive-Sud de Québec.

Il faut se rappeler que la Rive-Sud de Québec connaît un état de crise dans le domaine des transports en commun depuis 1974 et que les services ont été maintenus à partir de cette date, surtout grâce à des subventions à l'entreprise privée, venant du gouvernement du Québec et des municipalités directement impliquées. La Corporation intermunicipale des transports de la Rive-Sud de Québec poursuit des discussions avec les Autobus Lévis Inc. en vue de l'achat de gré à gré de cette entreprise. Si, pour une raison ou pour une autre, les discussions devaient échouer, la corporation pourrait se prévaloir des dispositions de la loi de l'expropriation.

Pour ce qui est de Sherbrooke, cette municipalité devait subventionner l'entreprise privée à partir de septembre 1976 pour maintenir un service de transport en commun à ses contribuables. La Corporation municipale de transport de Sherbrooke a acquis de gré à gré l'entreprise du transporteur local de manière à trouver une solution définitive au problème du transport collectif dans cette municipalité.

La constitution de corporations municipales ou intermunicipales de transport m'apparaît donc un instrument qui permet de régler les problèmes de transport en commun dans les municipalités concernées puisqu'il s'agit, en fait, d'organismes spécialisés en transport en commun dont les services peuvent s'étendre à la charte-partie, au service touristique et au transport scolaire.

Je voudrais maintenant aborder la question de la modernisation des trains de banlieue de la région de Montréal. Vous vous rappellerez que lors de l'étude des crédits l'an passé, je vous ai fait part des discussions que j'avais eues avec le ministre fédéral des Transports, M. Otto Lang, sur la question du financement du déficit des trains de banlieue de la région de Montréal. M. Lang avait refusé de participer à ce financement en faisant valoir que c'était un domaine qui relevait de l'autorité des provinces, puisqu'il s'agissait de transport urbain.

Je n'ai pas cessé de dénoncer cette attitude du fédéral que je considère tout à fait malhonnête lorsqu'on connaît l'état de vétusté dans lequel se trouvent les trains de banlieue et en particulier ceux du CN, du Canadien National. Nous savons, par les études du Conseil des transports de la région de Montréal, le COTREM, qu'il en coûterait, en 1979, pas moins de \$95 millions pour moderniser les principales lignes. Malgré l'attitude intransigeante du fédéral, j'ai persisté à vouloir négocier pour en venir à une solution équitable pour toutes les parties dans ce dossier. Il a fallu neuf mois, et qui sait, l'imminence des élections fédérales pour que le gouvernement du Canada daigne bien ouvrir un peu la porte à une négociation avec le Québec.

Ainsi, le fédéral nous offrait, en décembre 1978, de transférer les \$30 millions de l'entente sur les axes routiers prioritaires prévus pour le prolongement éventuel de l'autoroute 13 au nord de l'autoroute 640 jusqu'à l'entrée ouest de l'aéroport de Mirabel. De plus, Ottawa, nous suggérait d'utiliser des fonds non engagés du programme d'aide au transport urbain, "le PATU".

J'ai déjà indiqué que le prolongement de la route 13 n'était pas une priorité pour le Québec, car il est très facile et moins long de se rendre à Mirabel par la 640 et l'autoroute des Laurentides. Néanmoins, un engagement clair et définitif du gouvernement fédéral à l'égard du transfert des vols de Dorval vers Mirabel serait considéré comme un élément fondamental dans la réévaluation de l'ensemble de ce dossier. Jusqu'à ce jour, nous n'avons pas obtenu les garanties suffisantes, promises par M. Lang le 11 avril 1978 pour le 30 décembre 1978, au sujet du transfert de vols.

Quant au programme PATU, qui est en fait un vieux programme d'aide à l'étagement des traverses de chemin de fer, je vous rappellerai qu'il a été victime des coupures de M. Chrétien, si bien que les \$12,5 millions par année durant cinq ans de ce programme pour le Québec ont été réduits à \$2,3 millions l'an passé et à \$8,6 millions pour cette année. Au départ, nous sommes peu disposés à utiliser ces fonds déjà chétifs pour une vocation autre que celle pour laquelle ils avaient été accordés, c'est-à-dire la sécurité des citoyens aux passages à niveau.

Néanmoins, je suis prêt à poursuivre les négociations avec le gouvernement fédéral pour obtenir une participation substantielle de sa part au programme d'investissement relatif à la modernisation des trains de banlieue dans la région de Montréal. D'autre part, j'ai déjà annoncé que le gouvernement du Québec était prêt à étudier sérieusement l'hypothèse d'intégrer le déficit d'exploitation des trains de banlieue au déficit général du transport en commun à condition que les municipalités concernées fassent de même. Si nous voulons trouver une solution valable au sujet des trains de banlieue de la région de Montréal, il faudra que les différents niveaux du gouvernement concernés prennent leurs responsabilités et s'impliquent sur des bases véritables. Quant à nous, nous sommes disposés à examiner toutes

les hypothèses de négociations sérieuses qui nous permettront d'envisager une saine gestion des dépenses publiques.

Un autre aspect important de nos actions dans le domaine du transport en commun des personnes fut la création du Conseil des transports de la région de Montréal. Le COTREM se veut une structure souple, composée de fonctionnaires de l'Etat et des présidents des trois commissions de transport de la région de Montréal, soit la Commission de transport de la Rive-Sud de Montréal, celle de la communauté urbaine de Montréal et celle de Laval. Le COTREM a comme objectif de s'occuper de l'intégration du transport intermodal et interzonal. C'est en ce sens qu'il doit prendre action dans un certain nombre de situations dont les trains de banlieue.

Avant de passer à un autre sujet, je voudrais dire quelques mots sur la réforme du système de subventions aux transports collectifs et sur le transport des handicapés.

Dans le discours du budget, le ministre des Finances, M. Parizeau, a fait mention du réaménagement des subventions au transport en commun. Je voudrais tout simplement ajouter qu'en plus d'assurer un meilleur contrôle de la croissance des coûts de transport en commun, cette réforme devra permettre de maintenir dans les agglomérations urbaines des conditions privilégiant le transport en commun comme principal mode de déplacement. De plus, cette réforme tend à respecter le principe de la responsabilité locale en ce qui a trait au service de transport en commun et ce, en conformité avec les orientations du gouvernement touchant la revalorisation du pouvoir municipal et la réforme de la fiscalité.

Pour ce qui est du transport des handicapés, j'aimerais rappeler que la loi 9 assurant l'exercice des droits des personnes handicapées oblige les organismes publics de transport à mettre sur pied un service de transport adapté aux besoins de ces personnes. Au cours du dernier exercice financier, nous avons consacré plus de \$1 million à l'aide au transport des handicapés. Nous entendons poursuivre nos efforts pour assurer à ces personnes des services de transport qui correspondent le mieux possible à leurs besoins.

A la suite de ma nomination comme ministre des Transports, j'ai aussi clairement indiqué mes intentions quant au développement du transport maritime et aérien au Québec et nous avons consacré énormément d'efforts dans ce sens au ministère au cours des deux dernières années. Comme je l'ai dit précédemment, le maritime et l'aérien nous apparaissent trop importants pour qu'on se permette d'improviser dans ces secteurs.

Pour ce qui est de l'aérien, j'entends déposer d'ici peu, un plan d'action sur le transport aérien au Québec, mais dès à présent, je tiens à rappeler les deux grands objectifs qui vont guider nos interventions futures dans le domaine du transport aérien au Québec. Premièrement, assurer à tous les Québécois, indépendamment de l'endroit où ils résident, des chances égales d'être transportés à

un coût équivalent, et deuxièmement, accroître le contenu québécois des transports, de façon que les retombées de cette activité profitent au maximum aux Québécois et à leur économie.

Dans le domaine de l'aérien comme dans d'autres, nous entendons être maîtres chez nous et occuper toute la place qui doit nous revenir. C'est d'ailleurs, dans cet esprit que j'ai accordé mon appui au regroupement des transporteurs aériens du Nord-Ouest québécois. Nous sommes prêts à garantir l'implantation d'une telle entreprise et à y participer financièrement si nécessaire. Voilà pourquoi je suis intervenu auprès de la Commission canadienne des transports qui étudie actuellement deux demandes de modification de permis de transport aérien dans le Nord-Ouest québécois. J'ose espérer que la décision de l'organisme fédéral ne viendra pas anéantir toute perspective de développement des entreprises québécoises dans cette région. Soyez assurés que dans ce cas, comme dans celui de Nordair, nous allons prendre tous les moyens à notre disposition pour assurer la défense et le respect des intérêts du Québec.

Au sujet de Nordair, je voudrais dire ceci: nous favorisons l'achat de cette compagnie par des capitaux québécois dans le cas d'une association avec notre province voisine, l'Ontario. Nous avons mis de l'avant une solution que nous jugeons la plus rationnelle et la plus rentable en termes économiques. Celle-ci permettra de plus, aux Québécois, d'être maîtres chez eux dans le domaine de l'aviation du deuxième niveau. Nous entendons par conséquent, prendre tous les moyens financiers, politiques et légaux pour que cet objectif se réalise.

Dernièrement, j'ai suggéré la création d'un Conseil général de l'aviation du Québec qui regrouperait le monde aérien québécois, public ou privé, propriétaires de compagnies aériennes ou travailleurs de ce secteur. Ce conseil général de l'aviation civile au Québec me semblerait un excellent outil qui nous permettrait de voir à la réorganisation de l'ensemble du transport aérien au Québec.

Dans le domaine du transport maritime, nous avons déployé là aussi, énormément d'efforts au cours des deux dernières années. Ainsi, à l'avenir, le ministère des Transports entend assurer lui-même l'expédition de marchandises, par voie maritime, entre Montréal et les quatorze postes du Nouveau-Québec. Par les années passées, c'est le gouvernement fédéral qui voyait à l'organisation du port maritime pour desservir le Nouveau-Québec. En prenant charge de ce service, mon ministère entend affirmer sa juridiction dans ce domaine.

Le ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement verra à l'opération terrestre de ce pont maritime. Enfin, je voudrais tout simplement souligner que pour la première fois, le Québec assure la maîtrise d'oeuvre de la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. Le gouvernement du Québec a accordé un contrat de

\$14 990 100 pour une durée de cinq ans à l'agence Maritime Inc., en guise de subvention d'appoint de cette desserte maritime. Il s'agit, en quelque sorte, d'un premier pas vers une implication plus ferme et plus globale du Québec dans le secteur maritime.

Cependant, les négociations à ce sujet se continuent et nous ne doutons pas, en fait, de la participation du gouvernement fédéral au maintien de ce service.

Dans le domaine de la recherche, je voudrais souligner la création du comité permanent de l'économie d'énergie en transport. Ce comité s'est donné un plan de travail dans le but d'améliorer le transport en commun, de favoriser des transports semi-collectifs, de modifier la composition du parc automobile et de rationaliser la consommation de l'énergie au sein du ministère des Transports. Compte tenu de la dépendance du Québec au domaine des approvisionnements en hydrocarbure, vous conviendrez avec moi que l'économie d'énergie en transport mérite toute notre attention. Ainsi, une économie de 1,5% de l'énergie directement utilisée par les systèmes de transport au Québec en 1976 aurait eu des retombées de l'ordre de \$32 millions, au point de vue de la vente au détail de l'essence.

Je dois dire que parallèlement aux études du comité permanent de l'économie d'énergie en transport, nous procédons déjà à des actions immédiates qui auront pour but une économie substantielle d'énergie. Ainsi, nous voulons rationaliser la consommation d'énergie dans l'éclairage routier, en fonction d'une norme minimale. Les expériences que nous faisons dans ce domaine, nous permettront d'économiser 35% d'énergie et d'étudier le comportement des automobilistes sous diverses intensités d'éclairage.

Au chapitre du transport par véhicules-taxis, le centre d'études en relations humaines, le CERHU, m'a remis il y a quelques semaines, le rapport que je lui avais commandé en relation avec la problématique du taxi au Québec. 52 ligues de taxis du territoire québécois ont été consultées et j'entends rendre public ce rapport sous peu. Nous verrons, alors, quelles modifications il y aura lieu d'apporter au règlement 6 sur le transport par véhicule-taxi afin de l'adapter aux besoins d'aujourd'hui.

A la suite de la publication du rapport "Les jeunes Québécois et les accidents de la route" que le ministère avait commandé à la firme IDEACOM, plusieurs recommandations ont été proposées afin d'enrayer la croissance des accidents chez les 16-25 ans, qui détiennent 20% des permis de conduire et qui sont impliqués dans 35% des accidents survenus au Québec. C'est ainsi qu'à partir du mois de juin, le permis provisoire sera valide pour deux ans.

(10 h 30)

Durant l'année 1978/79, on a amorcé la révision du processus d'obtention d'un permis de conduire et tous les apprentis conducteurs doivent maintenant subir les examens préparés par le ministère des Transports, le système d'échantillonnage ayant été aboli. De plus, les examens

pratiques et théoriques ont également subi des modifications puisqu'ils sont maintenant conçus en fonction de chaque catégorie de véhicule, que ce soit une motocyclette, un véhicule de promenade, un camion lourd ou un autobus. Par ces mesures, on vise à mieux préparer les futurs automobilistes devant leur responsabilité de conducteur, ce qui permettrait éventuellement de réduire le taux de croissance des accidents.

Au chapitre de la sécurité, une importante campagne de sensibilisation à la prudence sur les routes a été lancée dans les écoles. A cette fin, 21 500 jeux de bingo "SAGIX" ont été expédiés dans les écoles primaires afin d'initier les jeunes à la signalisation routière. Cette campagne avait été précédée d'une tournée scolaire sur la sécurité à bord des autobus d'écoliers. L'avènement du bingo "SAGIX" réalisé conjointement avec le ministère et la ligue de sécurité du Québec a soulevé l'enthousiasme de quelque 475 000 élèves de cinq à douze ans. A la suite des résultats obtenus, le bingo "SAGIX" a repris en 1979 et deux autres jeux s'y sont ajoutés, soit "MAXI-100" et "SAGIX s'apprend". Par sa campagne, le ministère atteindra les jeunes de la maternelle jusqu'au collégial.

Un contrat de publicité a également été octroyé à la Fédération québécoise de Cyclo-tourisme pour l'amélioration d'un cours sur la prudence à bicyclette, présenté à 100 000 enfants québécois de quatrième année.

Par ailleurs, le ministère a lancé la revue trimestrielle "Sécurité transport" qui est venue s'ajouter aux divers périodiques qu'il édite déjà soit: "Les bulletins routiers régionaux", "Information taxi", "Nouvelles en vrac" et le bulletin "L'Equipe", qui s'adresse au personnel du ministère. La nouvelle revue renseigne le public sur les interventions gouvernementales en matière de sécurité dans les transports et sur l'évolution et l'orientation de la législation dans ce domaine. Elle est notamment distribuée aux corps policiers, aux écoles de conduite, aux municipalités et aux média d'information.

En ce qui concerne la construction du réseau routier, je dois mentionner la nouvelle approche du ministère qui consiste davantage à la consolidation du réseau routier existant plutôt qu'au développement de nouvelles infrastructures. Dans ce sens, nous entendons faire porter nos efforts tout particulièrement au niveau de la voirie régionale. A titre d'exemple il m'apparaît plus utile de procéder à l'élargissement ou à la réfection d'une route existante afin de la rendre plus sécuritaire et mieux adaptée aux besoins des mouvements de circulation d'une région donnée que de se lancer dans un projet de construction d'une route superéquipée qui risquerait fort d'être sous-utilisée.

D'autre part, j'ai donné des directives bien claires aux gestionnaires de mon ministère afin qu'aucun appel d'offres ne soit fait par le ministère sans que les permis exigés par les services de protection de l'environnement n'aient été obtenus au préalable.

De plus, je tiens à ce que les interventions de mon ministère se fassent en fonction de la préservation et de la mise en valeur de notre patri-

moine. Il y a eu des consultations à ce sujet entre mon ministère, les Affaires culturelles et le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, à l'effet d'ajuster nos normes en vue de permettre une meilleure signalisation de certaines activités de caractère touristique, de caractère culturel ou historique. De plus, nous entendons conserver ces mêmes préoccupations de conservation du patrimoine québécois lors du tracé de nouvelles routes.

Les crédits du programme IV, "Conservation du réseau routier", ont été portés à plus de \$300 millions, soit une augmentation de \$17 millions sur l'année précédente.

A chaque année, je demande prioritairement au Conseil du trésor les crédits nécessaires pour entretenir et conserver d'une façon adéquate le réseau routier du Québec.

D'une part, j'ai demandé aux responsables de ce secteur d'utiliser le plus efficacement possible les crédits alloués. Ainsi, devant l'augmentation des coûts de revêtement bitumineux — reliée à la hausse des produits pétroliers — nous envisageons d'intensifier un programme de recyclage des vieux pavages. Une expérience pilote, effectuée l'an passé près de Mont-Laurier, a donné des résultats positifs.

D'autre part, un effort de rationalisation a été fait en établissant, selon l'importance des routes, les niveaux de service pour l'entretien d'été et d'hiver.

Au sujet de la Commission des transports du Québec, comme vous le savez, j'ai rendu publique l'étude de la firme CEGIR sur le conditionnement et le rôle de la commission. Comme je l'ai déjà indiqué, les recommandations de l'étude CEGIR sont fort nombreuses et appellent des modifications fondamentales de la structure et du perfectionnement de la Commission des transports du Québec. Voilà pourquoi j'ai indiqué que je n'entendais pas mettre en oeuvre les recommandations de l'étude CEGIR avant qu'une commission parlementaire ne les ait étudiées.

Comme je l'ai indiqué précédemment, le ministère est intervenu auprès de la Commission canadienne des transports pour appuyer les entreprises québécoises qui réclament de nouveaux permis de transport aérien. Nous interviendrons auprès de la CCT autant de fois qu'il le faudra pour défendre les intérêts du Québec dans le domaine de l'aviation, mais je vous avouerai qu'il n'est pas facile d'assurer la défense des intérêts des citoyens du Québec dans le domaine de l'aviation, surtout face au gouvernement fédéral qui a de plus en plus la mauvaise habitude de ne pas respecter ses engagements.

Je prends, par exemple, le programme fédéral d'aide financière aux aéroports locaux. Ainsi, alors que le gouvernement du Québec a accordé sa collaboration au gouvernement central dans le cadre de ce programme d'aide et ce, même si les besoins du Québec demeurent loin d'être satisfaits, voilà qu'Ottawa décide, sans aucun préavis de sa part, de mettre fin à ce programme.

Cette décision unilatérale d'Ottawa risque

d'avoir des effets néfastes sur la qualité et l'offre de services aériens dans des régions du Québec souvent fort démunies sur le plan des transports. Une fois de plus le Québec devra assumer une part plus grande des coûts d'infrastructures nécessaires au développement du transport aérien dans une matière où il n'aura pas établi au premier chef ses priorités.

D'autre part, pour les neuf pistes qui sont de sa juridiction exclusive, mon ministère a effectué des contrôles de qualité. De plus, des déboursés de \$144 000 ont été affectés à l'amélioration des aéroports municipaux de La Sarre et de Roberval, pour l'hydrobase de La Tabatière ainsi que pour la reconstruction d'un hangar à Longue Pointe de Mingan.

Au chapitre du secteur maritime, après l'ouverture du service de traversier-rail Matane et Baie-Comeau, le ministère a examiné la possibilité d'étendre ce service à Sept-Iles et à Port-Cartier. J'ai déjà donné mon accord de principe à une contribution du gouvernement du Québec pour la construction d'un débarcadère pour un traversier-rail à Port-Cartier. Mais il faudra que le fédéral fasse aussi sa part.

Au programme VIII, le service aérien gouvernemental a poursuivi sa mission de transporter l'exécutif et certains fonctionnaires en cas d'urgence, d'éteindre les feux de forêts et de servir aux urgences médicales.

Par ailleurs, un comité interministériel comprenant des représentants du ministère des Transports et du ministère des Affaires sociales a été constitué en vue de faire une étude et de présenter des recommandations sur des normes de transport aérien des malades.

Enfin, au programme IX, vous remarquerez une augmentation de \$16,7 millions. En fait, il s'agit avant tout d'un accroissement de 8,9% des dépenses de transfert et ce, en conformité avec les exigences du règlement 11 sur le transport des écoliers. Antérieurement cette hausse annuelle était de l'ordre de 10%.

Je vous transmets de plus, afin de faciliter votre travail, un cahier contenant les crédits budgétaires du ministère des Transports ainsi que les explications sommaires.

Je vous remercie de votre attention.

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

M. Raymond Mailloux

M. Mailloux: M. le Président, mon laïus sera de courte durée. Je m'efforcerai de donner le plus de temps possible à tous mes collègues qui voudront intervenir.

C'est la troisième fois que le ministre des Transports nous présente son budget depuis l'avènement du gouvernement du Parti québécois. Sa déclaration d'ouverture a rejoint sensiblement celle que nous avons entendue en 1977 et en 1978. Je constate en l'écoutant qu'il y a beaucoup d'intentions dans ce qu'il vient de nous dire. Mais

cela reste toujours des intentions. On a de la difficulté à comprendre la concrétisation des gestes qu'il indique à la population, qu'il veut poser.

En l'écouter, j'ai été également surpris de constater le très court passage où l'on fait référence à l'importance qu'avait dans le passé le ministère de la Voirie comparativement à la section transports et ce n'est que par deux courts alinéas qu'il a fait référence et à la construction et à l'entretien du réseau routier. C'est un changement d'attitude et un changement de direction assez profonds de ce ministère où l'importance est accordée principalement au transport des personnes, des marchandises, aérien et maritime, ou en tout cas aux intentions qu'on semble vouloir manifester.

On avait promis, je pense au-delà d'une année, de déposer un livre vert mentionnant la politique du ministère, d'un livre vert on nous annonce plutôt des feuilles de route. On a hâte quand même de connaître les véritables intentions dans toutes les activités dont vient de nous parler le ministre des Transports.

Je voudrais d'abord faire référence à une entrevue qu'accordait, récemment, le ministre des Transports à un journaliste du Soleil — je pense, que tous mes concitoyens ont pu en prendre connaissance en fin de semaine — où il disait au journaliste que quand il est arrivé à ce ministère, c'était un peu la pagaille, la confusion qui existait à tous les paliers du ministère des Transports et qu'avant de prendre en main ce ministère, il a fallu forcément faire sauter certaines têtes, apporter une coordination qui n'existait pas. C'est réellement une philosophie tout à fait différente puisque j'ai eu à oeuvrer moi-même, il en nomme un dans son article, M. Rouleau, qui était le sous-ministre principal, j'ai eu à oeuvrer avec ce fonctionnaire pendant quelques années. Je connais l'importance qu'il a eue au ministère des Transports et je ne sache pas avoir été un "yes man", cependant que j'ai toujours respecté la compétence des hauts fonctionnaires qui m'ont donné leurs conseils et donné leur appui. La différence fondamentale que l'on rencontre actuellement en saluant les officiers que nous a présentés tantôt le ministre des Transports, j'offre également ma sympathie à tous ces officiers parce que la latitude qui leur était accordée sous mon mandat devant les spécialités que chacun avait acquises, je pense que j'ai donné assez de latitude à ces fonctionnaires pour qu'ils puissent oeuvrer dans des domaines où chacun a pu se faire valoir avec toute la compétence que je leur reconnais.

C'était le droit du ministre des Transports de changer le fonctionnaire principal qui était au ministère des Transports. En cela, je pense que personne ne peut lui nier ce droit. Il y avait peut-être des raisons politiques à l'arrière de cette démission, de ce renvoi. Il y a d'autres renvois, par contre, où j'ai eu de la misère à accepter qu'on limoge d'un geste assez révoltant des fonctionnaires tel le sous-ministre, M. Charland, que je n'ai jamais connu comme un homme politique, dont je

ne connaissais même pas l'allégeance politique. C'est un spécialiste, je pense, dans le domaine des transports, des personnes et des marchandises. C'était le droit du ministre, forcément, de mettre de côté des gens qui ne partageaient pas son option, mais ce que je trouve déplorable au ministère des Transports actuellement, comme, d'ailleurs, dans d'autres ministères du gouvernement, c'est que toutes les décisions qui sont prises au ministère des Transports ne sont plus entre les mains des fonctionnaires, des hauts fonctionnaires, quelle que soit la compétence qu'on puisse leur reconnaître. Toutes les décisions sont prises, en définitive, au niveau du bureau politique du ministre. C'est nocif, je pense, pour l'administration du ministère. Les élections partielles qui viennent de passer devraient faire comprendre au ministre que l'homme politique, c'est un employé très temporaire et que le fonctionnaire est un employé permanent qui doit donner une continuité à l'action gouvernementale et ce serait peut-être une indication qui devrait permettre au ministre, à l'avenir, de juger, de donner plus de confiance à ses hauts fonctionnaires.

Quand on nous parle de décentralisation dans ce gouvernement, qu'on veut renvoyer vers les régions les décisions administratives, je me demande qu'est-ce qu'on veut dire exactement quand on ne fait même pas confiance aux hauts fonctionnaires qui nous entourent. C'est assez difficile pour ces gens de pouvoir travailler efficacement quand ils ne savent jamais si le pouvoir politique viendra contrecarrer leur action. Je ne nie pas, à ce moment, le droit au ministre et à ses fonctionnaires politiques de prendre certaines décisions parce qu'il appartient quand même au gouvernement en place d'établir les politiques qu'il veut voir appliquer. Je suis cependant contre le fait qu'à chacune des décisions, le pouvoir politique intervienne à chacune des occasions.

M. le Président, lorsque M. Parizeau a présenté le budget des Transports en Chambre, j'ai offert quelques minutes après mes sympathies au ministre des Transports. Tantôt, il nous parlait d'une légère augmentation du budget de la voirie. C'est une diminution tragique au ministère des Transports qu'on constate dans le budget actuel. L'augmentation mineure dont il nous parle, quand on constate l'augmentation automatique du transport des personnes dans le domaine des subventions au transport des personnes, quand on constate l'augmentation de l'indexation des transports scolaires, quand on constate l'indexation des coûts de l'entretien d'hiver, quand on constate la diminution profonde de la construction des autoroutes, quand on constate la diminution sur l'ensemble des grandes routes de la province et quand on constate que le budget d'entretien, au lieu d'avoir une augmentation est réduit également, je me demande où va le réseau routier du Québec.

(10 h 45)

On nous a, tantôt, beaucoup parlé de sécurité routière. Je pense que je ne voudrais pas charrier

et blâmer forcément le ministre de ne pas avoir une action de tous les jours dans ce domaine, parce que c'est d'une importance capitale au ministère des Transports, d'avoir la protection du public à l'esprit à tous les moments.

Si la réforme de l'assurance automobile peut donner des résultats favorables, si des mesures de sécurité routière ont été mises en place avec le concours des fonctionnaires qui entourent encore le ministre, c'est dû, en majeure partie, à l'action du gouvernement qui a précédé d'abord, qui, depuis 1960, au moment où un gouvernement acceptait avec le gouvernement fédéral de construire la transcanadienne et de mettre à la disposition des Québécois un réseau d'autoroutes qui, dans tout le Québec, fait qu'aujourd'hui, quelle que soit son allégeance politique ou ses croyances ou ce qu'on peut penser du réseau routier, et quels que soient forcément les bris qu'on ait pu faire de l'environnement, de l'écologie qui sont davantage présents à l'esprit de chaque citoyen, aujourd'hui... Je pense que cela a pu être une erreur de certains concepteurs du réseau routier; quand on parle de sécurité routière, il faudrait avoir à l'esprit — et je pense qu'il y a des hauts fonctionnaires qui sont en mesure d'approuver une telle affirmation — qu'il y a environ 75% du volume du trafic qui, à longueur de journée, empruntent un réseau routier qui s'appelle le réseau d'autoroutes du Québec. Ces 75% de volume entraînent moins de 5% de tous les accidents routiers du Québec.

Si le ministre, tantôt, veut détruire cet argument, si le réseau d'autoroutes n'était pas en place, il faudrait le mettre en place, parce que 75% du volume l'empruntent tous les jours, et cela n'entraîne que 5%, au maximum, des accidents du Québec. Quand on pense que dans les dix dernières années, 2000 personnes par année sont mortes sur les routes du Québec et 55 000 ont été accidentées, cela fait pas mal de monde. Je me demande quel taux d'accident on aurait eu dans le Québec, quel taux de mortalité, si le gouvernement qui a précédé, le gouvernement de l'UN qui, pendant trois ans, a continué l'action, n'avait pas mis en place le réseau d'autoroutes qui, aujourd'hui, dessert très bien tous les Québécois.

Que le ministre regarde sur les routes secondaires quel est le taux d'accidents; quand il met fin à la construction des autoroutes dans le Québec, il devrait quand même penser que s'il n'était pas en place, celui-là, il faudrait le mettre en place.

C'était, relativement à la construction, une constatation que je voulais faire que dans le volume d'argent qui est donné au ministère, si l'on constate l'augmentation des coûts des matériaux, si l'on constate l'augmentation des coûts de la main-d'oeuvre, toutes les augmentations inhérentes, machinerie et autres, c'est un volume d'environ \$100 millions de moins en construction que verra le Québec en 1979, alors qu'il y en avait déjà moins l'an passé.

Je voudrais bien, tantôt, que le ministre me donne une réponse. Quel est le montant des

crédits périmés que le ministre des Finances est venu lui demander en fin d'année, et n'est-ce pas principalement au poste 3 qu'il est venu chercher ces crédits? J'espère que le ministre, en fin d'année, n'aura pas à donner encore pour couvrir les déficits que rencontrera la province, de \$75 millions à \$80 millions que M. Parizeau viendra, encore en fin d'année, demander au ministre de réserver pour tâcher d'éviter des emprunts trop importants.

M. le Président, le ministre a beaucoup parlé de transport maritime et aérien. Je pense que le ministre avait dit l'an passé que, comme ressources humaines, le ministère était un peu désemparé. Je pense qu'il y avait une faille de ce côté, principalement dans le transport maritime et aérien. Je dois confesser que, en dehors d'un fonctionnaire que je reconnais ici, M. Vincent, qui est devenu sous-ministre, et d'autres qui l'accompagnaient, nous étions assez pris à l'improviste devant les salaires payés par la fonction publique et devant les demandes que nous faisons de certains spécialistes. J'espère que, tantôt, le ministre nous dira quels spécialistes il est allé chercher dans le transport maritime et aérien, quel salaire on a pu leur verser pour qu'ils puissent venir épauler ceux qui ont à oeuvrer dans ces deux secteurs dont nous parle beaucoup le gouvernement du Parti québécois.

Je voudrais quand même que le ministre, en dehors des affirmations selon lesquelles le gouvernement veut donner le plus d'emphasis possible aux transports maritime et aérien, nous dise ce qu'il a fait de tellement radical que cela ait modifié ce que nous connaissions dans le passé. Est-ce que le ministère, qui avait promis d'abord de prendre en charge le service des traversiers du Québec, est rendu beaucoup plus loin qu'en 1976? Je sais que la traversée de Berthier a été achetée depuis ce temps et je pense que c'est tant mieux, c'était une épine que nous avions dans le pied. J'ai cru comprendre récemment que le ministre des Transports avait affirmé qu'il n'était pas question que le gouvernement mette la main sur le service des traversiers de Saint-Siméon-Rivière-du-Loup, probablement en raison du service qui est donné là-bas et des coûts que cela entraînerait pour le ministère.

Est-ce que le ministre des Transports va mettre en veilleuse un peu la prise en charge devant les résultats assez décevants que nous avons eus, devant des nationalisations que j'ai commandées moi-même telles celle de Matane-Godbout où nous avons subi des arrêts de travail très longs? Nous constatons, chaque fois que le gouvernement prend en charge ou nationalise quelque chose, que les revendications deviennent presque inacceptables. Est-ce que le gouvernement veut poursuivre dans ce sens?

J'aimerais que le ministre nous dise aussi, dans le secteur maritime, ce qu'il advient des rampes supplémentaires qu'on devait mettre en place pour élargir le service du traversier-rail aux discussions desquelles j'ai participé. Quels sont les résultats qu'on obtient là-bas?

Est-ce que le ministre des Transports voudra également, dans le cours de la discussion — on pourra peut-être attendre d'être rendus à la section maritime — nous expliquer de manière profonde le choix qu'il a fait de la construction des navires dans un chantier qui appartient également au Québec? Ce sont des questions auxquelles je voudrais que le ministre nous donne une réponse en cours de route.

Dans le secteur aérien, on attend beaucoup de déclarations de la part du ministre de ce temps-ci; on en attend d'ailleurs depuis un certain temps. Cela vient quand même en contradiction avec le principal transporteur du Québec, Québécoir, et je ne sache pas que M. Hamel se soit déclaré tellement d'accord avec les vues du ministre qui semble vouloir placer dans les frontières d'un Québec séparé un autre Air Canada qui deviendrait Air Québec. J'aimerais bien que le ministre nous dise tantôt de quelle façon réagissent les compagnies en question ou le principal transporteur en question. Ce sont des points sur lesquels je voudrais que le ministre, tantôt, nous dise ce qu'il en pense.

Il y a un problème — je vois des gens de l'autre bord de la barricade — qui intéresse également les gens. L'an passé, dans le domaine du transport des marchandises, le ministre des Transports a amené le règlement 112; ce règlement devait permettre aux postes d'affectation d'être habilités à plaider devant la Commission des transports pour l'obtention de modifications aux tarifs ou d'autres avantages. Le jugement du juge Bouchard, je pense, a été assez clair, à savoir que la charte, non pas telle que promise, mais telle qu'accordée aux postes d'affectation, permettait à ceux-ci d'agir comme témoins et non pas comme corps susceptibles de plaider. Il me semblait que le ministre avait promis que cette charte serait modifiée.

Ce que je voudrais demander au ministre, c'est ceci: Actuellement, dans ces postes d'affectation, dont le ministre dit qu'ils vont bien — mais nous avons des sons de cloche différents: la roue tourne avec quelques essieux cassés, semble-t-il — il y a une association qui, forcément, peut plaider devant la Commission des transports, l'ANCAI, qui semble réclamer de tous les membres d'autres associations, pour les frais juridiques, un montant de \$150 par camionneur. Ce montant de \$150 est le montant de la cotisation des membres de l'ANCAI qui est exigée aux autres essentiellement pour les frais juridiques.

Est-ce que les postes d'affectation seront habilités pour représenter tous les membres qui font partie d'un poste à plaider devant des postes d'affectation sans que tous les autres membres qui ne font pas partie de l'ANCAI soient libres de leurs actions et libres de confier au poste d'affectation la défense de leurs droits devant la Commission des transports ou est-ce qu'ils seront assujettis à une formule Rand déguisée où ils doivent payer une double cotisation, soit \$150 pour les frais juridiques et la cotisation qu'ils doivent payer également à leurs membres?

Il y a d'autres sujets sur lesquels je reviendrai en cours de route. C'étaient quelques commentaires sur les déclarations préliminaires que je voulais faire, M. le Président. Je me réserve le droit à chacun des éléments du budget de parler davantage sur chacun des postes budgétaires.

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

M. Armand Russell

M. Russell: M. le Président, vous me permettez, au début de l'étude de ces crédits 1979/80 du ministère des Transports, de faire quelques remarques.

D'abord, je voudrais saluer d'une façon bien particulière les fonctionnaires, les proches collaborateurs du ministre auxquels je dis en même temps merci pour la collaboration qu'ils nous apportent à l'accomplissement de nos fonctions, même si des fois on n'est pas toujours sur la même longueur d'onde lorsqu'il s'agit de discuter de montants et de travaux qu'on voudrait accomplir chacun dans notre région.

On sait maintenant que le ministère des Transports fait partie depuis quelques années du club des milliardaires. Il a rejoint le ministère des Affaires sociales, le ministère de l'Éducation et le ministère des Finances, quoique je ne veuille pas reconnaître le ministère des Transports comme un ministère d'assistance sociale. Je crois que son apport économique est beaucoup plus important que cela, quoique depuis le 15 novembre 1976, il semble y avoir une certaine inertie à l'égard de ce ministère en ce qui concerne la relance économique du Québec. Il y a eu des cas bien particuliers dont on a discuté, comme la grève des camionneurs qui a fait éclat à ce moment-là, il y a eu la discussion de "arrêts-stop" qui a fait la manchette des journaux.

Je ne veux pas faire de reproche au ministère, je voudrais simplement dire — je m'arrête moi-même là-dessus — que malgré sa performance au plan économique et sa difficulté nettement perceptible de pouvoir se définir des objectifs dans différents domaines, il semble bien que, depuis le début de l'année 1979, le ministre ait pris de bonnes résolutions. En effet, quand on suit quotidiennement les activités du ministère, on s'aperçoit nettement qu'il semble avoir une attitude bien différente que celle qu'il a eue par les années passées et surtout dans des domaines bien particuliers, entre autres le transport aérien et le transport maritime. On semble avoir là une attention bien particulière. Je voudrais faire part au ministre qu'il est nettement important aussi de regarder le transport terrestre de façon bien particulière. Je sais qu'il est restreint par des contraintes financières mais il y a une chose qui est assez importante et je le répète cette année, je crois pour la troisième fois, qu'en ce qui concerne l'entretien du réseau routier que nous avons actuellement, c'est une détérioration constante, accélérée, d'année en année, et je ne sais pas si

on pourra trouver les moyens, y apporter les crédits nécessaires ou faire les changements nécessaires à l'administration pour pouvoir rattraper le temps perdu.
(11 heures)

Je ne sais pas — si on se mettait à faire des recherches intensives — si ce n'est pas l'erreur des gouvernements passés qui ont trop voulu se lancer dans de grands projets, mettre trop d'argent dans de grands projets et négliger les réseaux routiers existants. Je peux vous dire que dans la région que je représente et dans d'autres régions que j'ai pu visiter à d'autres occasions, les réseaux routiers commencent déjà à faire pitié à un point tel que demain il sera peut-être trop tard. Cela coûtera énormément cher pour en faire la réparation, lorsqu'on constate les augmentations de coûts d'entretien et de réparation. Plus on le néglige, plus cela coûtera cher. Cette année, il semble y avoir une augmentation, mais l'augmentation est tout simplement apparente parce que cela ne représente même pas les augmentations des coûts d'entretien.

M. le Président, je ne voudrais pas m'étendre trop longtemps sur l'effort que fait le ministre. Il a parlé de préservation dans le domaine énergétique du ministère des Transports. Je sais qu'il y a là beaucoup d'efforts qui pourraient être faits. Je sais qu'actuellement, dans le transport terrestre, le transport par camion, on fournit un effort très concentré, mais cela semble surtout être dans la surveillance du transport par camion. On a augmenté le personnel, à mon sens, d'une façon marquée. Au moins, on les voit sur les routes plus qu'on était habitué de les voir. Je ne sais pas si c'est le nombre d'employés — le ministre pourra répondre à ces questions tout à l'heure — qui a augmenté. Je ne sais pas si on est en train d'avoir une police bien particulière au ministère des Transports autre que la Sûreté du Québec. Le ministre pourra tout à l'heure nous donner les réponses en répondant à plusieurs des questions lorsqu'on passera les crédits par le détail.

M. le Président, il y a à peine quelques semaines, le ministre, lors d'une allocution au congrès de l'Association des gens de l'air, définissait les grands objectifs que le gouvernement du Québec entend poursuivre au cours des deux prochaines années. C'est, premièrement, assurer à tous les Québécois des chances égales d'être transportés à un coût équivalent quel que soit l'endroit où ils demeurent. J'aimerais, à ce niveau, avoir des explications. Cela coûtera-t-il le même prix de Montréal à Québec que de Montréal à Sept-Îles? Je ne sais pas si c'est l'optique que le ministre entretient, mais je suis convaincu que, dans ce domaine, il aura des explications à donner.

Il parle aussi d'accroître le contenu québécois du transport afin de pouvoir bénéficier des retombées du transport aérien pour les Québécois. Je pense que si on s'attarde à ces choses, on va dépenser beaucoup d'argent et on n'atteindra peut-être pas l'objectif visé. Je crois que le gouvernement peut peut-être avantager les compagnies québécoises, mais j'espère qu'il n'a pas dans son

optique l'intention d'embarquer lui-même dans le domaine du transport aérien. On sait ce que cela coûte actuellement pour la navigation, les traversiers. Il semble là-dessus que le gouvernement s'en occupe mais, dans mon optique, cela semble coûter beaucoup plus cher. Si on embarque dans le transport aérien, on trouvera les moyens et cela coûtera plus cher encore là aussi. Donc, tout à l'heure, j'ai bien l'intention de questionner le ministre sur ce sujet et j'espère qu'il aura les réponses à ces questions parce que cela semble inquiéter bien des gens. Je fais allusion aux déclarations qui ont fait la manchette des journaux.

Il y a aussi toutes les déclarations qui ont été faites pour ce qui concerne la sécurité dans le domaine du transport en commun, par autobus et autrement. Bien des déclarations ont été faites. Un rapport a été déposé. Le ministre y a fait allusion tout à l'heure. J'espère qu'on pourra tenir une commission parlementaire si c'est nécessaire et étudier en profondeur les mesures que le ministre a l'intention d'appliquer en vue de s'assurer que ces mesures ne seront pas très coûteuses et qu'elles rapportent très peu par rapport au coût que cela peut représenter pour les Québécois.

Il est bon de parler de mesures. Il est bon de se lancer dans des énoncés de nouvelles politiques. Mais il est important aussi de s'assurer que cela ne coûte pas plus cher que cela vaut, un peu comme une politique qui a été lancée par le gouvernement actuel dans le domaine de l'isolation. On s'aperçoit que cela a coûté plus cher pour la publicité que les sommes d'argent qui ont été données pour aider à l'amélioration de l'isolation de bâtisses. Je ne voudrais pas qu'on tente à votre ministère de faire la même chose.

M. le Président, je vais terminer mes remarques à ce sujet. Je pourrais continuer longuement sur plusieurs sujets, mais on aura la chance d'y revenir, sujet par sujet, tout à l'heure. Le ministre a parlé de sommet économique. J'espère qu'on aura tous la chance de participer à ce sommet économique. Pourquoi ne pas faire ce sommet économique immédiatement lors de l'étude des crédits? Ou qu'on fasse une commission parlementaire afin qu'on puisse tous y participer. Il ne faut pas que ce soient des spécialistes rangés quelque part dans un grand hôtel de la province et qu'on discute théoriquement de grands projets et que ceux qui sont réellement dans le milieu n'aient pas la chance d'y participer et de pouvoir apporter leur connaissance et leur expérience.

M. le Président, je ne veux pas passer pour un spécialiste du domaine, mais je sais que plusieurs personnes de régions comme la mienne pourraient vous apporter de l'aide en ce qui concerne les problèmes quotidiens auxquels font face les hauts fonctionnaires de votre ministère. En somme, je voudrais simplement... On parlait d'augmentation de coûts tout à l'heure. Je sais qu'en ce qui concerne l'entretien des chemins l'hiver les prix qui sont déjà payés, à mon sens, selon ma conception — je n'aurais pas peur d'en faire la preuve — sont un peu élevés et entraînent automatiquement des coûts additionnels pour les

municipalités qui ont à observer des contrats d'entretien de chemins l'hiver. Ce sont des coûts qui sont beaucoup trop élevés. Les normes qui sont utilisées pour la construction de routes, à mon sens, sont encore beaucoup trop rigides pour les besoins d'un réseau routier dans bien des domaines.

M. le Président, toutes ces choses-là, j'espère qu'on pourra en discuter tout à l'heure, sujet par sujet, et y aller bien objectivement sans que le ministre se sente toujours visé et prenne à son compte les reproches qu'on peut faire sur l'ensemble de l'administration de son ministère. Si on le fait, c'est bien objectivement. On veut apporter notre part des critiques qui sont toujours nécessaires à une saine administration. J'espère que les fonctionnaires, les hauts fonctionnaires qui entoureront le ministre le comprendront de cette façon-là et qu'on pourra s'entendre et continuer à faire un effort concentré pour l'amélioration de nos réseaux routiers aussi bien que pour les autres grandes entreprises que le ministre vise actuellement.

Je voudrais terminer sur le transport en commun. On a eu de grandes déclarations et le ministre y a fait allusion tout à l'heure. J'aurai des questions assez marquées sur la question du transport en commun dans la région métropolitaine. Pourquoi procède-t-on actuellement à pas de tortue, à des coûts assez effarants pour la population? Il y a peut-être une façon, si on a tellement de difficulté avec le fédéral, de trouver un raccourci sans parler de séparation et sans faire de politique avec un problème aussi — ce n'est pas le terme qui me venait à l'idée — malicieux que celui qui existe actuellement. Les gens en banlieue de Montréal sont placés dans une situation très difficile au point de vue du transport en commun. Si vous avez simplement tenté d'entrer dans la ville de Montréal, de la rive sud à la ville de Montréal, le matin, je trouve que c'est affreux. Je pense qu'on pourrait dépenser quelques millions de dollars pour améliorer cette situation, même si le fédéral ne veut pas collaborer au plan que le ministère détient actuellement.

M. le Président, ces questions, nous les prendrons une à une tout à l'heure. Nous tâcherons d'y apporter toute notre expérience, toute notre connaissance, toute notre collaboration et nous ferons en sorte qu'on sorte d'ici en pensant que le ministre se sent appuyé et sent qu'il a obtenu les crédits pour répondre aux désirs de tous les gens de la commission permanente des transports.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Joliette-Montcalm.

M. Samson: M. le Président...

M. Chevette: C'est vrai, c'est à votre tour.

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

M. Camil Samson

M. Samson: Merci, M. le Président. J'ai remarqué, comme tout le monde sans doute, que le ministre nous a informés des intentions du gouvernement du Québec de s'impliquer dans le transport aérien. Je vous avoue, M. le Président, que je n'ai rien contre cela, sauf que je me demande si on ne devrait pas demander plutôt au ministre de commencer par régler nos problèmes sur terre avant de trop se lancer dans les airs, car on a encore passablement de problèmes en ce qui concerne l'état de nos routes.

Je remarque à la page 22 du discours du ministre qu'il nous dit, et je le cite: "Nous entendons faire porter nos efforts tout particulièrement au niveau de la voirie régionale." J'ai presque envie, M. le Président, d'utiliser la devise qu'on retrouve sur les plaques d'immatriculation du Québec: Je me souviens. Ce genre de déclaration a été fait à peu près régulièrement lors de l'étude des crédits des Transports depuis environ cinq ans. Je me rappelle fort bien qu'on nous a dit à un certain moment, en 1974, je pense, pour la première fois, que les infrastructures, les grandes routes qui coûtent extrêmement cher, on cesserait un peu d'en faire pour mettre un peu d'argent dans la voirie régionale et pour permettre aux régions éloignées de pouvoir, elles aussi, avoir un moyen de sortir vers les grands centres.

Evidemment, cela ne pouvait pas commencer en 1974, parce qu'il y avait encore à ce moment-là beaucoup de travaux en chantier mais je pense qu'étant donné que la promesse a été répétée régulièrement, aujourd'hui, au moins, on ne devrait pas être obligé de refaire cette promesse. Cela devrait normalement avoir été corrigé.

Je disais, l'an dernier, en plaidant en faveur des régions périphériques et en plaidant spécialement en faveur de la région que je représente, l'Abitibi-Témiscamingue, qu'on saurait bien se contenter, dans cette région, en ce qui concerne les routes régionales, de l'équivalent d'un mille d'autoroute de Québec, par exemple. Quand on pense que cela peut coûter autour de \$20 millions le mille pour certains bouts d'autoroute dans la région de Québec, on se serait contentés facilement de l'équivalent d'un mille d'autoroute par année; cela nous aurait rendu service. On n'a jamais eu cela.

Je discutais dernièrement avec un journaliste d'un grand journal de Montréal qui est originaire du Lac-Saint-Jean, qui venait justement visiter notre région et qui a eu le malheur de le faire en automobile, de faire le trajet Montréal-Rouyn-Noranda en automobile. Il m'a dit: Vous autres, dans l'Abitibi, vous avez des gens d'un très bon caractère, parce que si ce genre de route qui est la seule qui pénètre dans votre région venant des grands centres existait encore dans notre région, vous auriez vu des gens sortir pour bloquer la route et pour rouspéter, ce que vous n'avez pas encore fait chez vous.

Evidemment, M. le Président, je ne crois pas et je n'ai jamais cru que les meilleures façons de

faire comprendre nos problèmes étaient de bloquer les routes, et je ne suggère pas au ministre que j'ai l'intention de le faire non plus, ni de le suggérer à personne d'autre, mais je pense qu'à l'occasion de l'étude des crédits, comme aujourd'hui, c'est un bon temps pour le rappeler encore une fois. J'ai eu l'occasion de faire dernièrement ce trajet et je peux vous dire qu'il ressemble à certaines autres routes provinciales qui vont vers les régions mais il est peut-être un peu pire de ce temps-ci. Quand on sait qu'il y a un développement et cela, je pense, que c'est un développement unique au Québec de par les temps qui courent, celui de la baie James. Or, la seule route qui est utilisée possiblement pour se rendre dans cette région est la fameuse 117, que le ministre connaît bien; je lui en ai parlé souvent; je lui ai sûrement cassé les oreilles avec cela, mais, aussi longtemps que cela ne sera pas réglé, mon devoir est de revenir à la charge.

Comme le sous-ministre, l'an dernier, à l'occasion du triennal, a fait le trajet Chibougamau vers la région de l'Abitibi-Témiscamingue et qu'il a lui-même pris une route extrêmement mauvaise, il est en mesure de témoigner du fait que ce n'est pas toujours par plaisir qu'on réclame mais souvent — c'est le cas présentement — par nécessité, surtout quand on rencontre par exemple, sur un trajet comme celui de Val-d'Or à Saint-Jovite, quelque chose comme 60 camions qui transportent des maisons par sections, qui sont des charges extrêmement larges qui vous obligent à débarquer du pavage, quand vous les rencontrez, ce n'est pas tellement intéressant. En plus d'avoir une route extrêmement mauvaise, c'est une route qui devient extrêmement dangereuse à cause de ce transport lourd que nous connaissons. Cela, en plus, évidemment, des charges d'acier que j'ai rencontrées, du bois, etc. On ne peut pas empêcher les gens de transporter; on a des besoins de transport et il faut que ces besoins soient satisfaits. Je pense qu'il nous faut absolument en arriver à des conclusions, et pas en 1983, des conclusions qui vont commencer à donner des résultats très bientôt.

(11 h 15)

Je regardais ce que vous avez distribué tantôt. Quelqu'un m'avait parlé d'environ \$30 millions à dépenser cette année sur \$717 millions, sur un projet de \$150 millions à peu près en cinq ans. Je regarde dans ce que vous nous avez distribué tantôt, je n'ai pas retrouvé plus qu'environ \$12 millions. De toute façon, ce ne sont pas les millions qui m'impressionnent, ce sont les travaux qui m'intéressent. Même si on mettait — comme le disait tantôt l'honorable député de Charlevoix — un certain nombre de millions et qu'à la fin de l'année on se retrouvait avec des crédits périmés, cela ne règle pas nos problèmes.

M. le Président, j'aimerais qu'à l'occasion de ces crédits on prenne conscience de ce problème, que l'on prenne conscience également que, sur cette même route qui mène vers Rouyn-Noranda, il y a spécifiquement un pont qui est extrêmement dangereux dont on a parlé souvent, le pont de

Kinojévis. Je voudrais tout simplement signaler, en passant, que quand je dis dangereux, je vous souligne qu'à titre d'exemple, en 1975, sur ce pont, il y a eu neuf accidents, dont un mortel; en 1976, huit accidents, dont un mortel; en 1977, deux accidents; en 1978, huit accidents, dont un mortel. Je pense qu'on a pas besoin d'aller plus loin que cela et d'en dire plus pour faire comprendre l'urgence de régler ce problème.

Il y a un autre pont sur la rivière Thompson, qui a aussi un problème semblable. Je pense qu'on n'a peut-être pas été tellement à l'affût du ministère des Transports dans le passé, on leur a donné une chance. Il y avait de grands réseaux routiers à faire, il y avait des infrastructures durant les années des Olympiques, durant les années de l'Expo. On a compris cela. Mais, maintenant, je pense que c'est le temps qu'on en arrive à mettre en pratique ce qu'on appelle la priorité vers les routes régionales.

Je me rappelle aussi, cela fait déjà plusieurs années de cela encore, qu'on nous disait: Vous aurez un programme de sorties de paroisses. Dans notre région, il y a encore des paroisses, figurez-vous, et plusieurs paroisses qui n'ont pas encore une route pavée pour sortir vers les villes. Je pense que c'est aussi le temps d'en arriver à des conclusions de ce côté. Depuis 1975 qu'on nous dit: Vous allez avoir un programme de sorties de paroisses. Cela n'a pas sorti bien fort. J'ai l'impression qu'on a encore oublié cela. Il faudrait que l'on pense à ces gens. Cela n'est pas parce que c'est une région éloignée qu'elle ne fait pas partie du Québec. Il faudrait quand même qu'on finisse par le comprendre. On a oublié trop souvent cette région, comme on a oublié d'autres régions éloignées. Bien sûr, ces gens sont des Québécois au même titre que les autres. Ils paient leurs taxes au même titre que les autres. Ils ont droit au même titre que dans d'autres régions d'être bien servis et cela n'est pas le cas présentement.

Or, il y a un autre point de vue qui a été souligné quand l'honorable sous-ministre est venu faire un tour pour l'étude du triennal, c'est la route 395 entre Preissac et Amos, nous avons souligné cela avec force à ce moment et l'honorable sous-ministre et tous les députés de la région étaient d'accord pour souligner la même chose. Cela a été bien reçu, je ne peux pas dire qu'on ne nous a pas écoutés. On nous a bien écoutés, mais il n'y a pas eu de suite de donnée. Comme par coïncidence, parce que, cette journée, on réclamait des travaux pour la route 395 et qu'au moins deux députés avaient à passer par cette route pour se rendre à Amos, le "grader" a passé deux fois la même journée sur cette route, alors que, généralement, il ne passe pas une fois par semaine. Je pense qu'il ne faudrait quand même pas qu'on nous prenne pour des poires, on est capable de voir ce qui se passe et on l'a vu. Mais même si, pour certaines circonstances, on peut passer le "grader" deux fois dans la même journée pour nous empêcher de voir les trous, il reste une chose, c'est que, sur la 117, on n'est pas sur la gravelle et ce n'est pas avec un "grader" que vous allez régler le problème.

me, même si vous pensez qu'il va y passer plusieurs députés ou même des ministres. Cela ne vous donne rien d'envoyer le "grader", je vous avertis. J'invite le ministre à aller faire un tour avec sa limousine. Il va voir que ce que je dis là, ce n'est pas du charriage, c'est sérieux, c'est extrêmement sérieux.

M. le Président, il y a également, dans ma région comme ailleurs — si je donne ma région comme exemple, vous ne m'en voudrez pas, M. le Président; c'est juste et raisonnable que quelqu'un vienne réclamer pour cette région — il y a des problèmes au niveau du transport, notamment le transport en vrac. Ce qu'a souligné l'honorable député de Charlevoix tantôt existe aussi chez nous comme problème. Il n'est peut-être pas facile pour nous, n'ayant peut-être pas toutes les données du problème, recevant, si vous le voulez, des argumentations d'un groupe et recevant d'autres argumentations d'un autre groupe, il n'est pas facile pour nous de nous porter en juges. Mais il reste un fait qui existe, qui est bien clair à mon esprit, c'est que, dans le domaine du transport en vrac, il existe une mésentente. Il y a un problème là. Il y a une association, il y a une autre association, il y a les postes d'affectation. Il semble qu'il y ait une seule chose qui fasse l'unanimité dans tout ça, c'est que tout le monde est insatisfait.

Alors, je me demande, sans vouloir accuser le ministre là-dessus, s'il n'y aurait pas un moyen pour qu'on prenne ce problème en haute considération, en allant chercher les données du problème là où elles sont et en tentant... Peut-être qu'une commission parlementaire pour écouter ces gens pourrait être utile. Je ne dis pas que c'est la meilleure façon. Cela pourrait être utile, mais une chose qui est sûre, c'est qu'il faut en arriver à régler ce problème une fois pour toutes. Il ne faut pas laisser ce domaine comme ça. Cela va nous mener à l'anarchie.

Il y a également un autre problème qui est porté à mon attention. Vous savez que notre région est située sur la frontière de l'Ontario et qu'en plus du transport qui vient des grands centres vers la région, du transport de la région vers les grands centres, il y a également le transport interprovincial: le transport qui vient de l'Ontario et qui va vers l'Ontario. Il me semble exister un problème qui est le suivant: un manque de surveillance du transport. J'ai des informations, d'ailleurs — c'est plus général, si vous le voulez — selon lesquelles, dans le domaine de la surveillance du transport pour l'ensemble du territoire du Québec, il y a seulement 129 inspecteurs. Il me semble que ça répond à la question qu'on se pose. Comment se fait-il qu'on se fasse briser tellement nos routes et qu'il n'y ait pas suffisamment de surveillance? Quand on voit qu'il y a seulement 129 inspecteurs pour le Québec, je pense que ça répond à notre question, quand on sait que, pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue, ils sont cinq. Ils sont cinq pour une région qui est immense. C'est un tiers de la province de Québec et il y en a cinq. Si je fais une comparaison, par exemple, avec le Saguenay-Lac-Saint-Jean où ils sont une

quinzaine environ, on a beaucoup plus de territoire dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue. C'est beaucoup plus grand que l'autre région. Cela ne veut pas dire qu'il y en a trop au Lac-Saint-Jean. Au contraire, j'ai l'impression qu'il n'y en a pas trop. Mais c'est une figure de style pour démontrer qu'au moins, il n'y en a pas assez dans notre région.

Quand je regarde les effectifs, je m'aperçois que ce n'est pas la seule région qui est comme ça. Je m'aperçois, par exemple, que, dans la région du Bas-Saint-Laurent, ce n'est pas suffisant non plus; dans la région de Rivière-du-Loup, ce n'est pas suffisant non plus. Je m'aperçois que, dans les Cantons de l'Est, ce n'est pas extraordinaire non plus et on en arrive à la région de l'Abitibi; là, ils sont cinq. Il y a des problèmes qui doivent être considérés pour apporter des correctifs.

Alors, l'augmentation des effectifs me semble importante. Également, on a porté à mon attention que le système des communications pour ces effectifs n'est pas adéquat, ils sont reliés au système de la voirie, alors que ce sont des surveillants, au même titre que les officiers de la Sûreté du Québec. Il me semble qu'il devrait y avoir une considération pour que les communications de ce genre de surveillants, qui ont souvent à demander l'aide de la Sûreté du Québec, soient plutôt reliés au réseau de la Sûreté du Québec que reliés au réseau de la voirie. En tout cas, je lance cette idée, ce n'est peut-être pas le meilleur moyen, mais il me semble que ce n'est pas le meilleur moyen, non plus, de les relier au réseau de la voirie. Il n'est pas nécessaire pour un surveillant routier, qui doit surveiller le transport interprovincial, il n'est pas nécessaire qu'il écoute les conversations d'employés de la voirie qui parlent de réparation de trous dans un tel rang, ça ne les intéresse pas plus qu'il le faut.

Je pose en même temps une question, je n'ai pas été plus loin que ça dans mes études sur le sujet, mais je pose en même temps une question et on pourra peut-être me répondre là-dessus tantôt: Y a-t-il une raison spéciale pour laquelle ces surveillants routiers, à travers le Québec — qui, me dit-on, ont dû subir la même formation que les agents de la Sûreté du Québec — ne sont pas comme les agents de la Sûreté du Québec, puisqu'ils doivent faire un travail qui est pas mal semblable sur les routes? Pourquoi ne sont-ils pas armés? Pourquoi doivent-ils se promener non armés le soir, la nuit et, bien sûr, s'exposer? Je pose la question, j'imagine qu'on me donnera une réponse et qu'on me dira pourquoi ça ne se passe pas comme ça.

Il y a plusieurs autres choses, M. le Président, mais j'imagine que, comme tous les autres, on pourra, à l'occasion de certains programmes, revenir sur les sujets, mais j'aimerais bien que ce soit — c'est en terminant que je vous le dis — la dernière année qu'on nous fasse la promesse qu'on mettra la priorité sur le réseau de voirie régionale. J'aimerais bien que, l'an prochain, il y ait eu des choses concrètes de faites, de sorte que le ministre n'ait plus à nous promettre ce genre de chose et qu'il puisse faire autre chose.

Je voudrais aussi que mes remarques ne soient pas prises comme une critique voulant débâter le ministère, mais, au contraire, les gens qu'on représente ont le droit de se faire entendre par notre voix; que ce soit pris comme des remarques positives parce que, si on en arrive à des conclusions positives, ça va aider finalement tout le monde. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Joliette-Montcalm.

M. Guy Chevette

M. Chevette: M. le Président, j'avais le goût de débiter par une boutade, j'avais le goût de dire... Le député de Charlevoix, tantôt, a tenté de démontrer qu'il n'avait jamais fait de choses comparables à celles que fait le ministre actuel et le député de Rouyn-Noranda s'empresse de dire, au départ, que plus ça change, plus c'est pareil. Cela démolit un peu la thèse du député de Charlevoix.

M. Mailloux: Ce n'est pas moi qui ai dit ça, c'est lui qui dit ça!

M. Samson: M. le Président, ce n'est pas tout à fait ainsi que je l'ai dit; je n'ai pas dit que c'était pareil, mais je n'ai pas dit que c'était mieux non plus.

M. Chevette: De toute façon, ce n'est pas flatteur pour le député de Charlevoix.

Une Voix: Ni pour vous.

M. Chevette: Ah, je ne sais pas, vous verrez tantôt. Je vais vous appuyer sur un point; ne vous arrangez pas pour vous contredire.

M. Samson: Je retire mes paroles dans ce cas-là!

M. Chevette: Je suis passablement heureux, M. le Président, de voir que le député de Rouyn-Noranda est d'accord avec le développement routier régional. Pour moi, c'est bien beau d'avoir un système d'autoroutes au Québec, où circulent, en termes de pourcentage — énormément de gens, mais il n'en demeure pas moins qu'il y a des individus, dans leur propre milieu, qui ne sont pas capables de sortir de chez eux sans arracher un résonateur — pour bien parler français — ou autre chose.

Il était temps, je pense, qu'une priorité s'impose dans ce domaine et qu'on pense à permettre aux gens d'avoir accès à ces magnifiques autoroutes qui, je crois, constituent un réseau valable, mais qu'il ne faut pas développer à outrance au détriment, bien souvent, de la voirie régionale. Là-dessus, je rejoins passablement le député de Rouyn-Noranda qui ne fait qu'appuyer, en fait... Ce que le député de Rouyn-Noranda fait, c'est qu'il craint que ça ne se réalise pas, mais, dans les

faits, il est d'accord avec l'exposé du ministre. Là-dessus, il nous rejoint sûrement.

(11 h 30)

Je pourrais vous donner mille et un exemples de mon propre milieu, mais je vous en citerai un pour rattacher ça à l'intervention du député de Charlevoix, qui semblait déplorer énormément que les hauts fonctionnaires de l'Etat se soient vu retrancher certains pouvoirs de décision, il n'est pas dans mon intention d'essayer de démontrer que le ministre actuel a ou n'a pas enlevé de pouvoirs de décision, mais je voudrais tout au moins démontrer que certains pouvoirs de décision n'appartenaient sûrement pas aux fonctionnaires de l'Etat, même sous le régime du député de Charlevoix, au moment où il était ministre. Je suis convaincu qu'il n'y a pas un haut fonctionnaire de l'Etat qui a décidé de faire huit milles en plein bois, à quatre voies, entre Chertsey et Saint-Donat, alors que la logique voulait qu'on double la route en arrivant vers Montréal, là où il y a congestion de la circulation. J'invite le député de Rouyn-Noranda à venir voir cela. Une magnifique autoroute de huit milles de longueur, en plein bois, où il passe environ une auto à l'heure.

Je ne peux pas croire que ce soient les hauts fonctionnaires qui aient conseillé le député de Charlevoix, dans le temps où il était ministre, de faire cela, alors que vous vous promenez d'un trou à l'autre, dans un labyrinthe épouvantable, passé ces huit milles jusqu'à Saint-Donat. Huit milles qui ont coûté \$15 millions aux citoyens québécois et, avec \$5 millions, cette année, on va en réussir 6,7 milles, avec probablement une somme identique, pour finir la route une fois pour toutes. Je pense qu'il était temps qu'il y ait une utilisation plus rationnelle des deniers publics, plus intelligente.

Je ne peux pas croire non plus que ce soient les hauts fonctionnaires qui conseillaient aux entrepreneurs de poser de l'asphalte le 15 novembre 1976, alors qu'il tombait de la neige à plein temps. Cela sentait les élections. Ce n'était sûrement pas les hauts fonctionnaires, parce qu'ordinairement, ils nous conseillent très sérieusement de ne pas poser d'asphalte à la minute que le gel commence. Qu'on ne vienne pas dire que ce sont des décisions prises par les hauts fonctionnaires de l'Etat; absolument pas. Ce sont des décisions politiques qui se prenaient et on n'a pas eu à déplorer ces faits depuis au moins deux ans et demi. Je pense qu'au niveau des décisions des hauts fonctionnaires, c'est beaucoup plus de savoir où ils vont, de savoir si on respecte des normes et de savoir si c'est uniquement le pouvoir discrétionnaire du ministre qui s'applique oui ou non. Quand un fonctionnaire sait où il va, il prend des décisions en fonction des normes qu'on lui a dictées et tout fonctionne.

Il n'était pas dans mon intention de me servir — et je ne le ferai pas non plus — de mon immunité parlementaire pour parler de certains hauts fonctionnaires qui, jadis, ont déjà travaillé pour le ministère des Transports. Ce serait trop facile pour moi et ce serait peut-être abuser d'un poste que j'ai occupé, mais j'ose croire que cette

mentalité ne reviendra plus jamais s'installer au ministère des Transports, ni dans aucun ministère gouvernemental. Je pense qu'on ne doit pas mêler les choux et les carottes.

Je pense qu'il y a des décisions politiques formelles qui s'imposent. Je pense qu'il y a des décisions normalement dévolues à la structure administrative et exécutive qui s'imposent et chacun respecte ces champs. Je ne pense pas qu'on puisse permettre que des actes posés antérieurement se répètent; sinon, cela pourrait faire l'objet d'une enquête merveilleuse à l'avenir.

J'aurais peut-être aussi un autre exemple à vous donner, au bénéfice du député de Rouyn-Noranda. C'est toujours rattaché à la question des décisions des hauts fonctionnaires ou des fonctionnaires politiques. Je ne pense pas que ce soient les hauts fonctionnaires qui aient conseillé au député de Charlevoix, ex-ministre des Transports, de faire une grande courbe à Saint-Pascal de Kamouraska pour aller rejoindre une usine de meubles, parce que la logique d'un tracé, après avoir travaillé avec des fonctionnaires, c'est que ceux-ci ne font pas des courbes pour rejoindre des petits amis. Cependant, je ne voudrais pas m'éterniser là-dessus. C'est une mise au point que je voulais faire. Je pense qu'elle s'imposait, parce que cela pouvait laisser sous-entendre toutes sortes de choses et je pense que c'était bon de replacer les choses dans leur contexte.

Je voudrais parler d'un autre sujet qui m'a frappé, c'est quand le député de Charlevoix a également parlé des engagements financiers des gouvernements quand ils étatisent des choses et qu'ils se voient pris avec des conditions de travail ou des conditions salariales exorbitantes de la part des groupes qui se syndiquent ou qui étaient syndiqués. J'ai eu la chance, de par mon poste d'adjoint au ministre des Transports, de négocier dans la plupart des conflits des traversiers, à l'île aux Coudres, Berthier, Sorel et Matane-Godbout, et je dois vous dire que c'est là que je me suis rendu compte qu'un gouvernement ne pouvait pas effacer le passé. Quand on entre au gouvernement, on hérite de l'actif et du passif. Quand j'ai eu à travailler, en particulier sur le cas de la convention collective des employés du traversier Matane-Godbout, je dois vous dire que c'est vrai qu'il y a des exagérations. Je suis conscient de cela et je suis d'accord avec le député de Charlevoix.

Mais les problèmes actuels ne sont que le reflet du passé là-dessus et il est impensable — je pense que le député de Charlevoix va être d'accord avec moi — à l'intérieur d'une convention collective, de rectifier l'ensemble des anomalies d'un contrat collectif, parce que la partie syndicale invoque, à bon droit — je crois que c'est son droit — les droits acquis. Mais pour rectifier le tir d'une convention collective, si je pense au gîte et au couvert, en particulier, dans le cas de Matane-Godbout, c'est presque excessif. Rien qu'à penser qu'un gars peut partir de chez lui délibérément pour aller manger, déjeuner sur le bateau aux frais de la reine, comme on dit si bien,

c'est vrai que c'est prohibitif, c'est exagéré, parce que l'ensemble des travailleurs au Québec déjeunent chez eux et ils vont travailler. C'est vrai que c'est prohibitif. Cela n'a pas été un cadeau. Juste là-dessus, il y a eu une grève passablement longue qu'on a eu à déplorer. Mais il ne faudrait pas imputer — c'est là-dessus que j'ai peut-être mal compris le député de Charlevoix — mais s'il a voulu imputer cette faute au gouvernement actuel, je vais lui dire que la convention a été signée avant qu'on arrive au pouvoir. J'ai eu à travailler là-dedans passablement fort. Je me limiterai à ça pour ce qui est des traverses, et je voudrais faire trois vœux en terminant. Il y a trois aspects... J'ai eu la chance de rencontrer des propriétaires de machinerie lourde — parce que le premier ministre du Québec m'a délégué — j'ai eu également la chance de remplacer le ministre des Transports devant les camionneurs artisans et je leur ai parlé de la régionalisation, justement, de la voirie, un plus grand effort de voirie régionale. Ces gens se sont dits très heureux. Partout où j'en ai parlé dans les municipalités ou dans des comtés semi-ruraux, semi-urbains, ils se sont dits heureux de cette orientation gouvernementale, en espérant, bien sûr, que ça se réalise dans les meilleurs délais.

Mais il y a des choses qu'on m'a fait remarquer, qui m'ont frappé et que je considère avec beaucoup d'attention le fait suivant: c'est que les municipalités au Québec pensent, dans un élan de prestige — on s'est basé uniquement sur le prestige — que le fait de s'équiper pour grossir leur machinerie, nombre de leurs engagés permanents, les aident sur le plan municipal. On a des exemples concrets que je pourrais donner de municipalités qui sont étouffées, à toutes fins utiles, par des dépenses incompressibles, parce qu'elles se sont équipées en machinerie et parce qu'elles ont une main-d'oeuvre permanente — dans bien des cas syndiquée — qui leur coûte énormément de sous. Ces dépenses incompressibles font en sorte que les budgets de dépenses incompressibles augmentent chaque année, et, bien souvent, pour des travaux qui diminuent, selon l'entretien qu'elles ont à faire, alors que, bien souvent, avec des contrats à forfait, on peut réaliser tout autant de travail, sans avoir ces dépenses incompressibles annuelles. Je comprends que cela ne relève pas directement du ministère des Transports, qui aurait probablement des directives à donner par le ministère des Affaires municipales. Mais il n'en demeure pas moins qu'il y a des municipalités qui sont en train de se couler les pieds dans le ciment avec des dépenses incompressibles, prohibitives pour la capacité de payer de leurs contribuables.

Il y a un deuxième aspect que ces propriétaires me soulignaient et qui m'a frappé, c'est que, de plus en plus, leur champ de travail est limité, parce que, bien souvent, les agriculteurs comme "sideline", se permettent de faire de l'excavation, du terrassement, et les gens qui détiennent leur licence et qui ont l'équipement voulu voient leur champ de travail diminuer de plus en plus, parce que c'est effectué par des cultivateurs.

Là-dessus, je dois vous le dire — je l'ai souligné au ministre des Transports, je l'ai souligné à d'autres ministres — il nous faudra à moyen terme, tout au moins, à court terme, faire des études très précises là-dessus, voir s'il n'y a pas lieu d'apporter une réglementation.

Un dernier petit point, c'est que les propriétaires de pépines — pour m'exprimer clairement — de mon coin m'ont souligné la prolifération du nombre de permis de pépines dans certaines régions, si bien qu'il sont tous en train de crever. Ils nous demandaient s'il n'y avait pas lieu de réglementer l'émission des permis d'une façon beaucoup plus sévère, en tout cas dans certaines régions. Je sais que c'est sur le point de se faire au ministère. Il y a eu une diminution dans l'émission des permis, mais déjà dans certaines régions il y a un nombre trop grand de permis permettant aux individus, qui sont propriétaires, d'avoir un champ de travail qui peut leur assurer un revenu décent.

Ce sont trois choses que je voulais souligner, à la suite des rencontres que j'ai eues avec des groupes, et je reviendrai, moi aussi, lors de l'étude point par point.

Le Président (M. Jolivet): M. le député d'Orford.

M. Georges Vaillancourt

M. Vaillancourt (Orford): M. le Président, j'ai quelques observations à faire au sujet de la réforme qui a été demandée par l'ANCAI, la réforme au règlement no 112. Je ne sais pas si le ministre a l'intention d'accepter ou de recommander des amendements au règlement 112.

Premièrement, en ce qui concerne la région de l'Estrie et plus spécialement dans le comté d'Orford, depuis l'avènement de la nouvelle carte électorale, le poste d'affectation de la région de l'Estrie ne reconnaît pas le comté de Orford pour la distribution des travaux aux camionneurs de mon comté. Actuellement, il y a des travaux qui se font sur l'autoroute des Cantons de l'Est ainsi que sur la route 55 et tout le travail est donné, en partie, à des camionneurs des comtés de Sherbrooke, Saint-François et d'ailleurs.

Je comprends très mal que le poste d'affectation de la région de Sherbrooke ne distribue pas le travail premièrement aux camionneurs qui sont dans la circonscription électorale de Orford plutôt qu'à ceux du comté municipal de Stanstead et du comté municipal de Sherbrooke. Ce que je veux dire c'est que le poste d'affectation est plutôt régional qu'à l'échelle du comté. Les camionneurs de mon comté sont exclus des travaux qui s'effectuent dans le comté de Orford. Je trouve que c'est dommage et c'est pour cette raison que je demande au ministre s'il y aurait possibilité d'amender le règlement 112 et que les travaux soient donnés à l'échelle d'un comté plutôt qu'à l'échelle d'une région. Peut-être cela ne rencontre-t-il pas les dires de mes collègues mais, en ce qui concerne les camionneurs de mon comté, c'est une deman-

de qu'on me fait depuis un an. On trouve malheureux que les camionneurs du comté d'Orford soient exclus des grands travaux qui s'effectuent actuellement dans le comté d'Orford. Je pense qu'il y aurait possibilité d'apporter des amendements et de donner priorité aux camionneurs du comté d'Orford pour permettre à ces camionneurs de gagner leur vie aussi bien que les camionneurs des comtés environnants qui viennent chercher un travail sur la construction des routes 5, 10 et 55.

M. le Président, j'ai fait des suggestions au ministre l'automne dernier. Je lui ai fait parvenir une lettre qui donnait la liste des municipalités que comprenait le comté de Orford. J'ai simplement reçu un accusé de réception et on ne m'a donné aucune information positive que des amendements seraient apportés pour remédier à ce problème. Aujourd'hui, je fais appel au ministre à savoir s'il y a possibilité de se pencher sur ce dossier et de rendre justice aux camionneurs du comté d'Orford.

Le Président (M. Jolivet): M. le ministre.

Réponse du ministre

M. Lessard: Merci, M. le Président. Il y a pas mal de questions. Je vais essayer quand même de résumer la réponse ou les réponses que je peux donner à un certain nombre de questions, quitte, par la suite, à préciser lorsque nous aurons à étudier les programmes, programme par programme et élément par élément.

D'abord je voudrais rectifier l'impression qu'a pu laisser le député de Charlevoix concernant des décisions qui seraient prises au niveau strictement politique plutôt qu'au niveau administratif. Il faut quand même bien distinguer entre le secteur administratif et le secteur politique.
(11 h 45)

Je dois dire que je pense que les fonctionnaires du ministère des Transports sont convaincus, actuellement, de l'appui que je leur ai donné depuis que je suis ministre des Transports. Quant à moi, je pense que même s'il y a eu certaines modifications, ceux qui sont actuellement en poste ont obtenu mon appui et je ne pense pas qu'il y ait — puisque j'ai l'occasion de discuter avec les hauts fonctionnaires assez régulièrement — inquiétude actuellement, incertitude actuellement au sein du ministère des Transports. Au contraire, je consulte énormément mes fonctionnaires et il est certain que les décisions doivent me revenir comme ministre. Si j'ai à refuser une recommandation qui m'est faite par des fonctionnaires, je dois la défendre et si j'ai fait une erreur, je n'ai pas à dire que c'est de la faute de mes fonctionnaires.

Si, par ailleurs, j'ai à accepter ou je décide d'accepter une recommandation qui m'est faite par les hauts fonctionnaires, m'appartient à mon tour, puisque c'est moi qui ai à prendre la responsabilité du ministère, de défendre les positions que j'ai prises comme ministre, et non pas charger, comme tel, les fonctionnaires, des responsabilités que j'aurais dû prendre moi-même. Il y a

donc, depuis la réorganisation administrative, une meilleure utilisation des ressources humaines au sein du ministère, une meilleure rationalisation de ses ressources. Il y a eu certaines modifications, on a tenu compte — et il fallait le faire — des réactions du milieu, on a pris le temps nécessaire, justement, pour faire en sorte que les fonctionnaires puissent s'ajuster à cette nouvelle réorganisation administrative et je pense qu'actuellement, on peut dire qu'il y a une meilleure intégration entre les différentes directions du ministère des Transports. Cette réforme administrative a été faite en collaboration, et je dis bien en collaboration avec les fonctionnaires. Il y a eu consultation du sous-ministre avec l'ensemble des directions du ministère des Transports et je n'ai pas reçu d'écho, à moins que le député de Charlevoix n'ait d'autres échos. Quant à moi, je n'ai pas reçu d'écho qu'il existait un malaise au sein du ministère des Transports, au contraire, même si pendant cette période de réorganisation, il était normal qu'il y ait une certaine insécurité, une certaine inquiétude au sein du ministère, cette inquiétude est maintenant disparue. Je pense bien que les fonctionnaires savent qu'ils ont ma confiance et nous sommes capables de dire actuellement que les ressources humaines, et surtout l'intégration de l'ensemble des directions, se fait beaucoup mieux qu'elle pouvait se faire lorsque je suis arrivé au ministère.

En ce qui concerne certains changements au niveau des hauts fonctionnaires, je pense que je n'ai pas de raison à donner ici. Les raisons ont été données aux personnes concernées. Je pense qu'il m'appartient, comme ministre des Transports, de prendre mes responsabilités à ce sujet. Il m'appartient comme tel de voir si des options, non pas seulement des options politiques, parce que je pense bien que cela n'est pas en relation nécessairement avec des options politiques que nous prenons nos décisions, mais en relation aussi avec la meilleure gestion financière et administrative du ministère. Lorsqu'un certain nombre ou certains fonctionnaires n'ont pas les mêmes priorités que le ministre et ne veulent pas travailler dans le sens des priorités élaborées par le ministre, nous n'avons d'autre choix, dans les circonstances, que de déterminer nos objectifs et de faire en sorte que les fonctionnaires respectent ces objectifs. L'ensemble l'a fait avec confiance et, comme le soulignait d'ailleurs le député de Charlevoix, vous ne pouvez pas remarquer — quoiqu'il y ait eu des modifications dans l'organigramme — de grands changements au sein du ministère. Ceux qui sont de grands changements dans le sens des fonctionnaires, ceux qui sont montés à un poste supérieur, viennent globalement ou généralement de la machine du ministère.

Donc, de ce côté, je dois dire que des décisions devaient être prises et je n'ai pas — lorsque j'ai fait mon interview — chargé comme tel, M. Claude Rouleau. J'ai même refusé de revenir en arrière. Cependant, j'ai même souligné que M. Claude Rouleau était parti — il y avait eu une entente, d'ailleurs, entre nous — en

bonnes relations avec le ministre des Transports et sans demander de salaire. Il aurait pu le demander, étant donné qu'il avait acquis sa permanence, mais il est parti sans demander de salaire au ministère des Transports ou au gouvernement du Québec.

M. le Président, on soulignait la question du livre vert. Il est exact que l'ancien ministre des Transports, le député de Charlevoix, avait annoncé l'élaboration d'un livre vert. J'avais confirmé, par la suite, que ce livre vert devait être continué. Maintenant, lorsque je suis arrivé au ministère, je pense bien, M. le Président, que j'ai eu l'occasion de constater que le livre vert était très peu avancé, qu'il n'y avait à peu près pas de livre vert, sinon des documents éparés que nous retrouvions de part et d'autre des différentes directions.

Cependant, M. le Président, il faut souligner ceci: Quand vous regardez l'organigramme du ministère des Transports, vous constatez qu'il s'agit là d'un secteur extrêmement complexe et je me suis demandé si on pouvait se lancer dans l'élaboration d'un livre vert qui touche l'ensemble des politiques de transport au Québec. J'ai constaté que, si on se lançait dans cette direction, on pouvait en avoir pour plusieurs années avant d'en arriver à des décisions spécifiques, avant d'en arriver à des déterminations d'objectifs.

J'ai donc décidé d'y aller par secteur plutôt que d'y aller globalement et, comme vous le savez, vous êtes les premiers à nous blâmer d'avoir énormément de livres verts et de livres blancs de ce temps-ci. Alors, j'ai voulu, quant à moi, être plus pratique, être plus réaliste et essayer justement d'envisager, dans des secteurs bien spécifiques, des secteurs particuliers, tels que l'aérien ou le maritime, un genre de plan d'action plutôt que l'élaboration d'une grande politique générale. Cela aurait pris plusieurs années avant d'avoir élaboré l'ensemble des politiques de transport du Québec, parce qu'il est assez difficile d'établir l'unanimité — on en parlera tout à l'heure sur le règlement 112 — au sein de tous les secteurs de transport au Québec.

C'est donc dire que, d'ici à quelques semaines, par exemple, j'annoncerai — j'ai déjà commencé à annoncer les grands objectifs dans le secteur aérien — ce que j'appellerai le plan d'action. C'est un plan d'action qui sera basé sur le réalisme, sur le pratique, sur ce que nous pourrions réaliser dans le cadre constitutionnel actuel, parce que, M. le Président, je n'ai pas besoin de vous dire que c'est d'abord la Commission canadienne des transports, dans le secteur aérien, qui a à prendre les décisions et le député de Rouyn-Noranda sera certainement très intéressé, par exemple, par le dossier qui est actuellement entre les mains de la Commission canadienne des transports concernant Air-Brazeau, dont les conséquences sont importantes vis-à-vis des trois autres transporteurs qui donnent des services dans la région du nord du Québec. A ce sujet, le ministère des Transports du Québec s'est déjà prononcé, il a donné son appui à un transporteur québécois et nous avons l'intention d'utiliser

au maximum, que ce soit sous forme de contrat, que ce soit sous forme de poids économique, notre poids économique, ou le poids légal, en fait, tous les instruments que nous possédons dans le cadre constitutionnel actuel pour faire en sorte que ce soient des Québécois qui assument la responsabilité du transport dans la région du nord du Québec.

Je n'ai pas pour autant l'intention, M. le Président, d'impliquer le gouvernement du Québec dans des sommes d'argent considérables. Au contraire, je pense que ce que ça prenait, c'est plutôt un appui, c'est plutôt une coordination, et c'est la même chose en ce qui concerne le dossier Nordair-Québecair, la coordination du ministère des Transports. Nous avons assumé cette coordination et nous espérons, M. le Président, être capables d'influer sur les décisions qui seront prises par la Commission canadienne des transports. Cependant, la décision lui revient dans le cadre constitutionnel actuel.

Le député de Rouyn-Noranda a souligné, à un moment donné, qu'avant de s'occuper des airs, on devrait s'occuper du terrestre, de la construction de chemins. Je pense que le secteur aérien est un moyen d'intégration de l'ensemble des secteurs de transport au Québec. Par exemple, il est important pour le Québec de pouvoir influencer dans des décisions concernant le transport aérien parce qu'il y a des choix économiques à faire: Est-ce qu'on devrait, par exemple, envisager la construction d'une route de Havre-Saint-Pierre jusqu'à Blanc-Sablon avec des coûts astronomiques plutôt que de prendre la décision de subventionner un meilleur service de transport aérien pour relier ces différentes régions?

C'est donc dire qu'il est important pour le Québec d'avoir une politique aérienne comme d'avoir une politique maritime afin, justement, de pouvoir mieux intégrer l'ensemble des secteurs de transport au Québec. On nous soulignait que le programme concernant la construction routière avait diminué par rapport aux années précédentes. Il faut quand même souligner ceci, c'est que de plus la part de la construction diminuait sensiblement comparativement au développement du transport en commun.

M. le Président, il faut quand même dire ceci. Comme vous le constaterez au programme concernant le transport terrestre, cette année encore, \$753 743 700 seront consacrés à la construction du réseau routier et à la conservation du réseau routier. C'est donc plus de 50% du budget du ministère des Transports qui est consacré au secteur routier. Je ne pense pas que ce soit une diminution. Je pense que nous faisons encore des efforts considérables et nous devrons faire des efforts considérables pour améliorer le secteur routier dans les régions. Mais, il fallait quand même faire des choix.

Lorsque je suis arrivé au ministère des Transports, j'ai eu l'occasion de constater certaines anomalies dont a parlé tout à l'heure le député de Joliette-Montcalm, mon adjoint parlementaire, en ce qui concerne certaines autoroutes dans l'en-

semble du Québec. Il faut quand même faire attention, on ne peut pas se permettre n'importe quoi au Québec. L'ère de récréation, comme le disait M. Parizeau, il faut quand même y mettre fin. Quand on pense, par exemple, sur la route 125, comme le soulignait le député de Joliette-Montcalm, qu'on a dépensé presque \$2 500 000 le mille pour faire une autoroute en pleine forêt. Suite à des rencontres que j'ai eues avec des gens à ce moment-là, on a constaté que personne dans le milieu n'avait demandé une autoroute à quatre voies. Ce qu'on demandait, c'était une amélioration du réseau routier et je suis convaincu, tel que j'en ai d'ailleurs discuté avec les gens du milieu, que ces gens auraient été beaucoup plus heureux d'avoir une route à deux voies et à trois voies, comme le député de Charlevoix l'a fait dans son comté alors qu'il était ministre, une voie pour circulation lente, que d'avoir quatre voies sur une longueur de huit milles alors que, tout à coup, vous arrivez à la fin de l'autoroute et vous constatez que la route 125 est dans une situation déplorable.

Comme le soulignait tout à l'heure le député de Joliette-Montcalm, avec \$6 500 000 on va faire une amélioration sensible à l'autoroute 125 et les gens vont être satisfaits, et avec \$16 millions, on va faire deux fois plus que ce qu'on faisait sous l'ancien régime.

M. le Président, il y avait aussi, par exemple, tout le secteur de la région de Sherbrooke, l'autoroute 51 et l'autoroute 55. Il y avait là deux autoroutes qui étaient en parallèle parce que, selon les ministres... je rends quand même hommage au député de Charlevoix, je pense qu'il en a donné plus à des régions qui étaient déjà suréquipées au point de vue autoroutes, comme la région de Sherbrooke et autres mais, chez-lui, il a été beaucoup plus réaliste; je ne sais pas par qui il a été conseillé, mais en ce qui concerne son comté, il a été beaucoup plus réaliste que cela a été le cas dans la région de Sherbrooke.

Il est certain que j'ai eu des difficultés lorsque j'ai annoncé qu'il fallait d'abord terminer ce qui était déjà commencé. Comme on le soulignait tout à l'heure, on ne peut pas mettre fin, du jour au lendemain, à des programmes déjà engagés au ministère des Transports; il faut faire des parachèvements.

(12 heures)

Mais quand on regardait, par exemple, le réseau routier, tel qu'il était planifié en 1976, on avait des morceaux d'autoroute un peu partout, à travers le Québec. On se promenait en hélicoptère et on voyait les structures qui n'étaient aucunement reliées et il y avait des dix milles d'autoroute qui n'étaient même pas utilisés, parce qu'elles n'étaient pas ouvertes.

Il a fallu se dire, à un moment donné: Est-ce qu'on s'en va, globalement encore, dans la construction telle que planifiée, des autoroutes qui étaient là, ou des morceaux d'autoroute qui étaient là, ou bien tente-t-on de rationaliser le système en disant: On va, tout d'abord terminer ce qui est commencé et répondre aux priorités du moment.

Et à la suite d'une consultation avec les chambres de commerce, avec les gens — et je pense que le député d'Arthabaska pourra en parler concernant l'autoroute 55 — à la suite d'une consultation avec les gens, on a fait comprendre qu'il valait beaucoup mieux améliorer la route existante de Richmond à Victoriaville et on pouvait le faire beaucoup plus vite, que de penser à construire une autoroute de Richmond vers Victoriaville, à des coûts astronomiques.

On a vu, M. le Président, qu'on s'était engagé ici, dans la région de Québec — et je l'ai souligné, j'ai eu des discussions avec mon collègue du ministère de l'environnement — sur des investissements d'une autoroute des battures de Beaufort, de \$22 500 000 le mille. On avait l'autoroute Est-Ouest, à Montréal, qui nous coûtait \$40 millions le mille.

Il fallait donc prendre une décision. Il fallait se poser des questions, parce qu'il y avait des parachèvements. Si on continue les parachèvements existants, je ne peux pas déplacer les budgets. On peut bien dire, mais le budget du gouvernement du Québec ne peut être consacré à 50% à la construction d'autoroutes. Il y a d'autres besoins qui existent actuellement.

Il a fallu prendre des décisions. Il est certain qu'il y avait, sur l'autoroute des battures de Beaufort, des engagements de \$96 millions à \$100 millions. Il va falloir, comme on l'a annoncé, en respectant l'environnement, terminer ce 0,7 mille qui reste à construire, en collaboration avec le ministère de l'environnement.

Qu'est-ce qui restait? Il est certain qu'on ne peut pas mettre complètement fin à la construction d'autoroutes. Cette année, par exemple, vous constatez qu'il y a quand même \$162 910 000, par rapport à \$179 millions, l'an passé, pour la construction d'autoroutes.

Il y a aussi des priorités. Je n'ai pas dit que je mettais fin à la construction de toutes les autoroutes au Québec. J'ai dit, par exemple, qu'il s'agissait de rationaliser. Il est certain que l'autoroute 40 — et je pense qu'on est d'accord avec les énoncés qui avaient été faits par le député de Charlevoix à ce sujet — pose un problème particulier, dans le sens qu'il faut absolument essayer de décongestionner la circulation vers la rive sud de Québec; tout le secteur de Charlevoix, de la Côte-Nord, toute la circulation qui se fait via les deux ponts de Québec, par exemple, et via l'autoroute 20, crée des problèmes de congestion aussi, entre le sud de Montréal et l'île de Montréal comme telle. Dans ce sens, l'autoroute 40 nous apparaît prioritaire.

Nous avons accéléré l'avancement des travaux à ce sujet, mais ceci ne veut pas dire que nous allons aller, comme nous l'avons annoncé, concernant l'autoroute 73, immédiatement vers des quatre voies. Peut-être pourrions-nous envisager la construction, d'abord, à deux voies, avec les structures, parce que le taux de circulation est quand même assez intense, avec les structures prévues, et tout cela, en vue de pouvoir conserver une partie du budget pour les régions périphériques du Québec.

Je veux dire au député de Rouyn-Noranda qu'en ce qui concerne des régions comme l'Abitibi, en ce qui concerne des régions comme la Gaspésie, comme aussi la Côte-Nord — et je ne m'en gêne pas — et la région de Charlevoix, je n'ai pas mis fin à la construction ou à l'amélioration de la route 138 dans la région de Charlevoix, pour des raisons politiques. Je pense que la route dans le comté de Charlevoix, ou la construction routière dans le comté de Charlevoix se continue parce qu'il s'agit d'une route pour les liaisons de régions périphériques comme la Côte-Nord — comme en fait la région du comté de Duplessis, la région du comté de Saguenay — d'une route qui est nécessaire, qui doit être améliorée, mais nous allons le faire selon des critères réalistes, selon des normes réalistes, c'est-à-dire, prévoir plutôt des trois voies avec une voie lente, plutôt que de se diriger dans des investissements considérables qui coûtent énormément cher le mille.

Les régions périphériques: Lorsque je suis arrivé au ministère des Transports, nous avons eu, et là le député de Charlevoix peut-être ne sera pas d'accord, mais j'ai la confirmation à ce sujet du ministre responsable de la négociation avec le MEER, M. Jacques Léonard, et nous avons en fait, je pense que nous avons raison à ce sujet, c'est que la 117 n'était pas comprise dans les axes routiers prioritaires lors de la première négociation. C'est à la suite de discussions que nous avons eues avec M. Jacques Léonard, que nous avons modifié en fait la négociation qui était déjà en marche avec le gouvernement fédéral et que nous avons inscrit la 117 parmi les axes routiers prioritaires. Je n'ai pas fait le calcul, mais je peux dire que, par exemple, je peux donner les contrats actuellement qui sont déjà, les travaux qui sont en construction. Vous avez, par exemple, la somme totale, si vous voulez. Je pourrais déposer le document. C'est certain que ces dépenses ne seront pas faites complètement cette année, mais la somme totale d'engagement qui est pris actuellement au ministère des Transports sous forme de contrat: dans le comté de Laurentides-Labelle, le contournement de Saint-Jovite, 14,8 kilomètres, \$12 355 000 à la compagnie Miron Ltée; le comté de Laurentides-Labelle, pont sur la rivière Lelièvre, Lemay Construction, \$2 625 000; comté Gatineau du lac La Vieille à la barrière sud de la rivière, \$4 245 000, compagnie Corival; la route 117, comté Gatineau, contournement du Domaine, \$1 270 000; la route 117, comté Abitibi-est, de Louvicourt au lac Boyer, Champoux Construction, \$3 500 000 et, à venir, de La Conception au sud de Labelle, 17,6 kilomètres, \$5 500 000; de la barrière sud à la route 105, Gatineau, Grand-Remous, 6,3 kilomètres, \$7 500 000.

Donc, nous avons des engagements actuellement sous forme de contrat ou nous aurons prochainement des engagements sous forme de contrat pour — actuellement, le contrat donné — environ \$24 millions et, à venir, \$36 millions. C'est donc dire, M. le Président, qu'un effort très spécifique c'est-à-dire, qu'il y a \$12 millions qui vont être versés sur ces contrats cette année, en 1979/80, exactement la somme de \$12 000 102,

mais sur des engagements parce que, que voulez-vous, l'entrepreneur, il faut lui laisser le temps de faire son chemin. Il y a des engagements pour \$24 millions sous forme de contrat actuellement et, à venir, il y a \$13 millions qui vont être donnés sur les deux derniers contrats dont je viens de parler tout à l'heure.

Ne me demandez pas, je n'ai pas de baguette magique, à un moment donné, de faire les routes du jour au lendemain. On a quand même planifié nos ententes jusqu'en 1983 et nous avons l'intention — parce que je sais que c'est une priorité — tout en conservant des critères réalistes nous ayons l'intention d'essayer de respecter nos priorités.

Il y a aussi toute la région de la Gaspésie sur la route 132, comme telle — le député de Matapédia pourra en parler à un moment donné — où il y a des engagements assez imposants, assez importants.

Il y avait la 55 que j'ai désignée comme axe routier prioritaire. Je pense que c'était le temps justement qu'on arrête de construire deux routes parallèles, 51 et 55, et qu'on termine la 55 pour avoir un lien qui soit satisfaisant. Donc, il est certain — oui, on va déposer — que nous devons nous diriger vers une consolidation du réseau existant et aussi éviter un certain nombre de choses que j'ai pu voir dans le passé. J'ai réduit considérablement, c'est-à-dire, j'ai réduit, j'ai demandé — et cela a passé, maintenant, je pense que c'est passé dans la machine — aux fonctionnaires régionaux du ministère d'essayer en fait de diminuer un peu les normes de construction des routes régionales.

Ce que les gens demandent, à la suite des consultations que j'ai faites en ce qui concerne les routes régionales — on l'a souligné l'an passé ici, à cette commission parlementaire — ce ne sont pas des choses chromées, ils ne demandent pas — je pense à des rangs en particulier, à des rangs assez importants — des boulevards, mais ils demandent l'utilisation de l'infrastructure existante, une amélioration de l'infrastructure existante. C'est dans ce sens qu'on va essayer, peut-être avec les mêmes budgets dont le dollar constant est un peu diminué, de donner autant de services aux citoyens qu'on pouvait en donner en réduisant autant que possible les normes et en essayant de consolider et même de diminuer le plus tôt possible l'investissement considérable que nécessite la construction des autoroutes en vue d'en donner plus aux régions. Je pense que d'ici à une couple d'années, on sera capable d'accroître le développement des routes dans les régions périphériques.

Les crédits périmés. L'an dernier, nous en avons eu \$52 millions dont \$41 millions provenaient de la construction routière. Il y a une chose dont je vais parler un peu et on pourra répondre aux questions à ce sujet-là. Il est certain qu'avec la loi 70, avec aussi les normes et les critères du ministère de l'environnement, cela va s'ajuster, cela s'ajuste car, cette année, je pense, on ne voit pas de problème. Il est certain, par exemple... Pour le contrat de la construction de l'autoroute 20,

c'est quoi, c'est \$6 millions que nous n'avons pu l'an passé investir parce qu'on a décidé de retarder les travaux pour préparer de nouveaux plans et devis en relation avec les exigences du ministère de l'environnement. Pour la 125, par exemple, des investissements devaient être faits l'an dernier. Maintenant, je pense que nous avons le permis. À cause du ministère, c'est-à-dire à cause des règlements — je pense que le gouvernement du Québec doit être le premier à respecter ses règlements — du ministère de l'environnement, ces investissements ont dû être retardés.

Le transport en commun. Depuis deux ans, on a insisté — je l'ai souligné, je ne pense pas devoir le répéter à nouveau — on a fait un effort particulier pour favoriser le transport en commun et cela en vue de quoi? Il est certain, par exemple, que les trains de banlieue, dans le secteur de Montréal, nous paraissent quelque chose d'important parce que si nous n'améliorons pas le transport en commun, on devra probablement investir dans la construction d'autoroutes. C'est dans ce sens que nous avons levé le moratoire, c'est dans ce sens que nous avons désigné une voie réservée sur le pont Champlain pour le transport par autobus. Nous avons fait et nous ferons des améliorations cette année concernant les entrées sud et nord du tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine. Nous avons constitué le COTREM dont l'objectif est d'intégrer le comité de transport de la région métropolitaine, d'essayer de trouver un moyen d'intégrer le transport en commun dans le secteur de Montréal et il y a d'autres projets qui sont actuellement en discussion au comité de développement économique. Il reste une urgence, soit une entente entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec concernant le transport en commun, concernant les trains de banlieue, dis-je.

Concernant la surveillance, je pense qu'il y a eu une amélioration cette année. L'effectif, à la fin de 1978, était de 172. Les postes à combler, en 1979, sont de 17. Concernant le domaine maritime, on me posait des questions. Il est exact que concernant et le maritime et l'aérien nous avons des problèmes de recrutement de personnel. Justement parce que l'aérien a toujours été de tradition, à cause du domaine militaire, etc., de responsabilité fédérale. Les compétences sont plutôt là où justement on s'occupe du secteur, c'est-à-dire au gouvernement fédéral.
(12 h 15)

Cependant, en 1978, dans le maritime, nous avions dix personnes. En 1979, nous en aurons 15, c'est-à-dire que, dans le moment nous avons ces 15 personnes. Dans l'aérien — tout en respectant les normes de la fonction publique — en 1978, nous avions 8 personnes et, en 1979, nous en aurons 12. Il est certain, comme je le soulignais, qu'une politique aérienne ne peut pas s'élaborer si on n'a pas les compétences nécessaires. Actuellement, nous avons un certain nombre de personnes — particulièrement, le nouveau directeur du service aérien, M. Rivest, qui nous vient du gouvernement fédéral — qui étaient dans ce secteur; il y en a un autre, dans le maritime, il s'agit d'un

jeune architecte naval qui travaillait à Transport Canada lui aussi — vous voyez qu'on n'est pas fanatique — et qui commencera...

M. Samson: Vous savez où sont les compétences!

M. Lessard:... qui a commencé il y a quelques jours.

Quant au règlement 112 — et je vais terminer sur cela, M. le Président — il y a d'abord une chose qu'il faut quand même souligner, c'est que des efforts je dois dire très particuliers ont été consacrés au camionnage en vrac depuis deux ans. Je pense que le député de Charlevoix connaît le dossier et sait combien ce dossier était complexe. C'est lui-même, lors d'une participation à un congrès de l'ANCAI en 1976, qui disait qu'on ne pouvait plus continuer à donner exclusivement la clause 75/25 à un seul groupe de transporteurs québécois. De plus en plus, dans le milieu, des protestations s'élevaient, des protestations se faisaient connaître dans le sens que les petits entrepreneurs de deux et trois camions demandaient aussi leur secteur de travail.

Je ne voudrais pas reprendre toutes les consultations qui ont eu lieu avant d'élaborer ou d'établir le règlement 112; cependant, il y avait un certain nombre d'ententes, un certain nombre de règles unanimes sur lesquelles les différents groupes pouvaient s'entendre. Mentionnons le regroupement des camionneurs et la disparition des clauses artificielles du V-E et du V-A, soit le vrac artisan, qui était défini comme étant propriétaire d'un seul camion et qui conduisait son camion, et le V-E, qui était un petit camionneur comme tel, qui n'était même pas un entrepreneur et qui pouvait avoir deux ou trois camions. Il y avait aussi la régionalisation des permis de transport en vrac. Il y avait encore la reconnaissance d'un permis de camion et la création du poste d'affectation régionale.

M. le Président, à la suite d'une consultation — et on constate que ce n'est pas facile — l'autre jour, j'ai eu l'occasion de rencontrer une quarantaine de représentants de différents milieux et de différentes régions du Québec, dont des représentants du comté de Charlevoix et des représentants de la région sud de Québec. Ils étaient à peu près une quarantaine. J'ai discuté avec eux et, même regroupés, car ils avaient eu une rencontre ensemble, avant de me rencontrer, ils n'étaient pas d'accord sur les mêmes solutions, c'est-à-dire qu'on ne prônait pas les mêmes solutions.

Il va falloir une chose, et je l'ai toujours dit aux camionneurs de vrac, j'ai quand même fait un certain nombre de choses qui sont importantes pour eux, comme par exemple le gel des permis. C'est la première fois qu'un gouvernement du Québec décide de geler les permis de vrac actuellement.

M. Mailloux: Ils étaient gelés depuis un bout de temps.

M. Lessard: Ah! bien non, je regrette, le gel des permis a été fait par le ministre actuel des Transports.

M. Mailloux: D'accord.

M. Lessard: Il y a aussi, M. le Président, actuellement, à la suite de négociations que j'ai avec différents ministères, dont le ministère des Terres et Forêts — je pense qu'on souligne dans le dernier rapport que j'ai reçu de l'Association nationale des camionneurs artisans, la collaboration du ministère des Terres et Forêts à ce sujet — tentative — cela ne se règle pas du jour au lendemain — d'élargir le secteur pour le transport de vrac. Je recevais dernièrement, par exemple, du ministre délégué à l'Energie, M. Guy Joron, la confirmation que l'Hydro-Québec passera maintenant par les postes d'affectation.

Il y a aussi les municipalités. Il est certain qu'il y a une autonomie des municipalités. Comme vous le savez, je ne peux pas imposer comme tel aux municipalités, l'obligation de passer par le poste d'affectation. Maintenant, de plus en plus — je l'ai fait dans la région de Deux-Montagnes — j'ai émis dans la région, par le biais d'une subvention que le gouvernement du Québec donnait à une municipalité de Deux-Montagnes, une clause selon laquelle la municipalité devrait passer par le poste d'affectation.

Mais, M. le Président, il y a une chose que les camionneurs devront comprendre. Ce n'est pas le gouvernement du Québec, ce n'est pas le ministre des Transports — j'ai dit cela dès le début, lors des rencontres que j'ai eues avec les camionneurs au mois de juin 1977 — ce n'est pas le ministre des Transports — c'est la même chose pour le taxi — qui va aller contrôler, au niveau des régions, les postes d'affectation. J'ai donné un instrument régional aux camionneurs, par l'intermédiaire d'un poste d'affectation. Les camionneurs devront comprendre que le regroupement est la seule solution pour eux de survivre, et il y aura, cependant, un certain nombre de modifications que j'envisage à la suite, justement, de consultations que j'ai eues, mais le poste d'affectation devra quand même être un organisme régional et demeurer un organisme régional, quitte à reconnaître — cela n'est pas marqué dans le projet de loi 112, mais il n'y a pas d'objection; cela n'est pas marqué non plus qu'on ne doit pas reconnaître une certaine autonomie à des secteurs non pas limités au niveau des comtés, mais limités au niveau de cadres géographiques qui leur permettent de faire vivre, par exemple, un sous-poste d'affectation. Par exemple, dans la région de Sept-Îles, je pense qu'on connaît la région et il faut que le poste d'affectation accepte qu'il y ait une certaine autonomie administrative du sous-poste sinon le poste d'affectation peut devenir une grosse machine administrative qui peut bloquer l'initiative de secteurs ou de sous-postes qui doivent quand même être capables d'avoir la possibilité de négocier leur contrat et de pouvoir signer des contrats.

Donc, je sais que le problème n'est pas entièrement réglé. Ce n'est pas d'aujourd'hui que le problème du camionnage en vrac existe. On a eu le rapport Lippé en 1965. Il y avait, lorsque je suis arrivé au ministère, cette contestation, d'une part, les V-A et les V-E, qui étaient dans l'air lorsque le député de Charlevoix était ministre des Transports. J'espère justement qu'à la suite d'une collaboration avec l'ensemble des transporteurs, nous pourrions en arriver à des amendements sur le projet de loi 112 pour donner au poste d'affectation la possibilité de se présenter devant la Commission des transports du Québec. En même temps, j'invite — on va essayer de trouver des solutions à cela — les différents groupes qui sont en confrontation actuellement, à tenir compte du fait qu'il y a une liberté d'association pour les groupes et qu'on ne devrait pas forcer indirectement par des résolutions majoritaires, prises majoritairement au poste d'affectation, des gens qui ne veulent pas faire partie d'une association à payer leur cotisation à cette association.

Cependant, M. le Président, j'ai toujours dit que le poste d'affectation était autonome comme tel, qu'il devrait prendre ses décisions et que, comme ministre des Transports, je dois quand même respecter la majorité. Mais j'ai fait faire un sondage au ministère des Transports au niveau des camionneurs artisans et ce sondage nous prouve que, globalement, les camionneurs artisans et les petits entrepreneurs sont d'accord avec le règlement 112. Il reste des modalités d'application, mais il reste aussi, surtout, qu'ils devront, en fait, collaborer, que les différents groupes devront collaborer si on ne veut pas revoir des chicanes sur les chantiers comme celles qu'on a vues, par exemple, à Sainte-Florence, où j'ai été obligé presque d'aller négocier, ensuite, dans certains cas, même d'annuler des contrats, parce qu'on ne pouvait pas s'entendre entre deux ou trois groupes.

M. le Président, on fait actuellement tous les efforts nécessaires pour trouver des moyens d'entente. Il est certain qu'on ne pourra pas contenter tout le monde; il faudra prendre des décisions et faire en sorte que les postes d'affectation — comme ça fonctionne dans certaines régions du Québec — puissent bien fonctionner et ça, à l'avantage de tous les camionneurs-artisans et des petits entrepreneurs au Québec.

Voilà, M. le Président, j'ai déjà été assez long. Je répondrai, en fait, aux questions des députés. Je vous remercie.

Le Président (M. Jolivet): Avant, M. le député de Charlevoix a quelques mots à ajouter.

Discussion générale

M. Mailloux: M. le Président, c'est suite aux remarques qui viennent d'être faites, tant par le ministre, mais principalement par l'honorable député de Joliette. Aux quelques commentaires qu'avait faits mon collègue de Rouyn-Noranda, je voudrais ajouter quelques mots. Je pense que je pourrai terminer avant la demie de l'heure.

Je voudrais d'abord rassurer le ministre, quant à ses hauts fonctionnaires qui l'accompagnent, que je connais assez bien l'éthique qu'on est obligé de suivre quand on a été à l'administration comme titulaire d'un ministère donné et je ne sais pas que dans les propos que j'ai tenus tantôt, à savoir qu'il y avait un malaise quant au travail des hauts fonctionnaires versus le pouvoir politique, je ne sache pas depuis que j'ai quitté ce ministère, sauf pour avoir dit bonjour à un ou l'autre de ceux-là sur la rue ou ailleurs, avoir communiqué d'aucune façon avec personne du ministère, sauf avec le chef de cabinet du ministre et le titulaire lui-même. Alors, je voudrais bien qu'il ne soit pas trop inquiet des renseignements qui pourraient m'être donnés. Je ne tiens pas à avoir des renseignements des hautes sphères du ministère des Transports.

On a parlé de l'importance... Le député de Rouyn-Noranda en a parlé qu'il est heureux d'apprendre pour la nième fois qu'on parle de l'importance qu'on devra accorder au réseau périphérique du Québec. Je voudrais quand même vous ramener un peu les pieds sur terre, malgré les déclarations d'intention qu'on vient de faire. Quand on regarde la triste réalité des chiffres, si on vous fait miroiter qu'après la construction de quantités d'autoroutes dans le Québec — on a dépensé des orgies, semble-t-il — on revient vers la périphérie de la province, vers les centres plus marginaux qui ont également besoin d'artères et de communications, on pourrait peut-être regarder ce que va vous donner le budget de cette année, les intentions qu'on nous fait valoir, comparativement à ce qui s'est dépensé dans ce ministère dans les années précédentes sur les routes secondaires.

Je mentionnerai peu de chiffres. Je voudrais dire quand même, qu'alors que j'occupais les fonctions qu'occupe le député de Joliette comme adjoint parlementaire à ce ministère de 1970 à 1973, les augmentations à ce ministère aux postes d'évolution du ministère, ça avait été de 24,9% en 1970/71, de 28% en 1971/72, en 1973/74, 13,9%, en 1974/75, 23,4%, 1975/76, 24,8% et en 1976/77, c'était une année électorale: cela avait été 1,2%. S'il se faisait de l'asphalte, le 16 novembre, ce n'est pas parce qu'il y avait une élection c'est parce que j'avais constaté dans les années précédentes — de l'asphalte, j'en ai vu faire aussi tard que le 15 décembre — qu'avec un programme de travaux de \$550 millions qui ne retournait aucun crédit au ministère des Finances, il fallait le dépenser à partir des beaux jours du printemps jusque tard l'automne.

Je pense que le sous-ministre se rappellera — votre sous-ministre à la construction — que je m'étais informé à savoir que s'il y a une route dont on terminait la structure en période aussi tardive que fin de novembre et qu'elle devait passer l'hiver à l'entretien de la voirie du ministre, mettre du calcium et du sel, quels seraient les coûts de détérioration d'une telle route sur quelques milles. Il avait été jugé préférable au ministère de mettre au moins un revêtement d'asphalte et une couche de base pour éviter un entretien qui

avait coûté trois et quatre fois ce que nous coûtait l'asphalte dans le temps.

Si le député de Joliette veut remarquer, il pourra consulter les chiffres du ministère et il va voir une quantité de contrats qui ont été exécutés non pas lors d'une année électorale, mais un mois après la période qu'il a mentionnée.
(12 h 30)

M. le Président, on parle cette année, d'un budget pour les routes régionales, de... On dit qu'on a diminué la construction d'autoroutes de \$16 millions, la construction de routes principales de \$14 millions; on met l'accent sur la construction de routes régionales et d'autres routes.

Je voudrais tout simplement vous donner la dernière année où il y a eu une décision par le gouvernement précédent en 1976/77. Il se dépensait, à ce moment, pour les routes régionales, \$78 800 000, alors que cette année, quand vous parlez des routes secondaires qui seront améliorées, je pense que le dollar de 1979 ne vaut pas tout à fait le dollar du temps, c'est à peu près 65% qu'il vaut et vous en aurez pour \$63 millions, soit une diminution de \$15 millions sur les routes régionales. Quand vous allez à la construction d'autres routes, vous avez \$109 millions, une augmentation de \$1 million sur l'an passé, mais ça fait une jolie diminution parce que, en 1976/77, il y en avait déjà pour \$103 millions.

Si vous espérez une amélioration sur les routes régionales et les autres routes, détrompez-vous, c'est une baisse de 30% à 35% que vous devrez subir dans le cours de l'année actuelle.

Le député de Joliette-Montcalm a parlé d'une courbe lamentable qui existerait dans Kamouraska.

M. Chevette: Dans La Pocatière, je m'excuse; j'ai vérifié auprès du député de Kamouraska-Témiscouata.

M. Mailloux: Que ce soit dans un endroit ou l'autre, c'est une courbe supposément dangereuse.

Je voudrais bien rassurer le député de Joliette-Montcalm, mes moyens étaient très relatifs, au ministère des Transports, comme titulaire du ministère, comme les moyens du ministre actuel sont relatifs du côté génie. Je ne pense pas avoir jamais, dans les dépenses de quelques milliards qu'on a faites lors de la construction de réseaux routiers, être intervenu une seule fois pour dire aux fonctionnaires, dont la compétence était, semble-t-il, assez reconnue, bien qu'ils étaient sujets à erreur comme tout le monde, qu'il y avait des courbes où il y aurait des problèmes. Il n'y a aucun gouvernement qui va dépenser autant d'argent et où il n'arrivera pas d'erreurs techniques à un endroit ou l'autre. Quand je passe sur le boulevard de la Capitale, je vois certaines sorties qui, comme profane, ne me satisfont pas; mais c'est indiscutable qu'on ne peut pas en construire autant sans qu'il arrive des choses semblables. Je ne pense pas qu'il appartienne au ministre des Transports ou à son adjoint d'aller vérifier le bien-fondé d'un

tracé et que ça passe par une industrie ou l'autre; je n'ai jamais indiqué qu'on devait tenir compte, dans la construction de réseaux routiers, la seule intervention qu'on avait en tête, c'était de desservir un grand public. Qu'il y ait eu des erreurs? Oui, il y en a eu des erreurs. Tantôt, on a beaucoup parlé des autoroutes. Je ne voudrais pas blanchir les administrations qui m'ont précédé; je pourrais bien dire que je suis bien prêt à accepter le blâme pour toutes les autoroutes qui ont été continuées, si elles ne sont pas aussi nécessaires que ça.

On a parlé de Saint-Donat, je n'ai jamais visité l'endroit, mais peut-être y a-t-il eu une erreur; dans une densité qui n'est pas assez forte, on a construit une autoroute, mais en 1973, quand je suis devenu titulaire du ministère, il ne s'est jamais initié une autoroute du temps où j'ai été titulaire du ministère. J'ai eu à oeuvrer sur des autoroutes commandées et commencées, comme le ministre, actuellement, doit oeuvrer sur des autoroutes commencées ou continuées; il n'en a pas initié et moi non plus. L'autoroute Est-Ouest, ce n'est pas le gouvernement actuel qui l'a arrêtée, c'est celui qui vous parle qui l'a arrêtée, après qu'elle a conduit, comme elle devait conduire, au terrain de l'expo. Elle était complètement arrêtée avant, sans aucun espoir de retour. C'est catégorique aussi.

Certaines autoroutes, en milieu urbain, ont coûté très cher? Oui. Celle dont les "oiseaulogues" de mon ancien collègue de Beauport ont tellement parlé, ce n'est pas une oeuvre de génie à mettre en rappel tout le temps, je suis bien prêt à le dire. Ce n'était pas facile, par contre, pour ceux qui en ont fait la conception. C'étaient les gens de l'Union Nationale qui l'ont faite dans le temps; ce n'était pas facile de faire passer une autoroute en milieu urbain sans sectionner le centre-ville de Québec, avec la géographie qu'on connaît, la topographie du terrain. Je pense qu'elle a été faite à un endroit où ça brisait le moins et ceux qui hurlent sur les battures de Beauport que le ministre décide, avec la protection à accorder à la rivière de Beauport, de la continuer, ça brise moins là qu'ailleurs et qu'on ne nous fasse pas de drame avec les oiseaux migrateurs, ils ont passablement de terrain pour se nourrir. Tous les députés de la région de Québec en savent quelque chose et les usagers qui vont vers Duplessis, Saguenay et ailleurs. Elle a coûté cher l'autoroute? Elle va coûter cher à terminer. On a hâte de s'en servir, nous autres, résidents de la Côte-Nord.

Le ministre a parlé de la conception des fonctionnaires du ministère. C'est une bataille qu'il entreprend actuellement sur les critères de la construction des routes secondaires. C'est une bataille que j'ai menée moi-même également. Profane qu'il est et profane que j'étais, je pense que tous deux, on comprend qu'avec 44 000 milles de réseau de routes, le Québec n'aura jamais le moyen de parfaire le réseau de route de l'Abitibi, du Lac-Saint-Jean ou de tous les comtés ruraux du Québec, si on regarde les critères de construction actuellement.

C'est vrai que ce n'est pas ça que les ruraux veulent, d'aucune façon. Ce qu'ils veulent, c'est

une route bien égouttée, susceptible de recevoir des revêtements bitumineux et respectant les critères de construction. Quand un ministre passe dans mon comté, comme j'ai passé — peut-être que j'aurais dû intervenir — et que je vois une route de rang qui conduit vers quelques habitations et que l'emprise est de 150 pieds de large, je me demande pourquoi la route 138 a 65 pieds de plateforme et l'autre en a 135 pour conduire dans les rangs. Ce sont des anomalies que j'ai constatées, que j'ai dénoncées au ministère devant l'ensemble des haut fonctionnaires réunis. Mais l'école de pensée de tous ces spécialistes en génie, et la mienne était différente. On nous disait que pour toutes sortes de raisons, l'entretien d'hiver plus facile, tout ce que tu voudras, bien, il fallait avoir des normes semblables. Mais il va falloir qu'on commence à comprendre tantôt qu'il est indiscutable que si on veut donner des routes acceptables aux régions en périphérie, qu'on se satisfasse des critères que ces gens ont dans l'esprit et je pense que les gens n'en demandent pas davantage.

M. le Président, il y a peut-être d'autres points sur lesquels on est intervenu tantôt, sur des routes parallèles qui étaient commencées, route 51, route 55. Quand on sera rendu au poste 3, on pourra revenir sur ça, si le député de Joliette ou le ministre veut en parler. Mais, de toute façon, je continue à redire au ministre que, comme il accepte actuellement la responsabilité de ce qui se fait bien au ministère et de ce qui se fait mal, pour ce qui s'est fait dans le passé je n'impute pas le blâme à mes fonctionnaires. Quand je signe quelque chose, j'en ai accepté la responsabilité avec ce qui était bien fait et ce qui était mal fait. On a été jugé, je suppose, on sera jugé de nouveau et les dernières élections partielles m'indiquent qu'on ne sera pas mal jugé.

Le Président (M. Jolivet): Ajournement sine die, en sachant qu'on revient après la période de questions normalement.

Suspension de la séance à 12 h 40

Reprise de la séance à 15 h 35

Le Président (M. Jolivet): A l'ordre, s'il vous plaît! La commission est réunie pour étudier les crédits du ministère des Transports.

Les membres de cette commission sont: M. Baril (Arthabaska); M. Chevette (Joliette-Montcalm); M. Lessard (Saguenay); M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata); M. Mailloux (Charlevoix); M. Marquis (Matapédia); M. Perron (Duplessis); M. Russell (Brome-Missisquoi); M. Samson (Rouyn-Noranda); M. Verreault (Shefford).

Nous en étions rendus à l'étude... Ce matin, je pense avoir terminé les préliminaires sur l'ensemble du ministère et nous devions... Oui, M. le député de...

M. Samson: M. le Président, s'il était permis...

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

M. Samson: ... je pense que le ministre a oublié de répondre à une question, je ne sais pas s'il préfère le faire plus tard, concernant la surveillance routière.

M. Lessard: La surveillance routière, oui, je m'excuse.

M. Samson: Est-ce que vous préférez répondre plus tard ou si vous préférez le faire tout de suite?

M. Lessard: Sur la surveillance routière, je l'avais donné un peu ce matin. C'est que les effectifs, fin 1978: 172 postes à combler en 1979: 17, ce qui veut dire que nous aurons 189. Les nouveaux postes se répartiront: trois à Hull, un à Gaspé, deux à Rimouski, deux à Montréal, un à Longueuil, un à Hauterive — savez-vous, j'aime autant ne pas les voir parfois — un à Sept-Îles, un à Jonquière, un à New Carlisle, un à Val-d'Or, un à Rouyn et deux à La Malbaie. Ce matin...

M. Samson: Ce sont des postes nouveaux?

M. Lessard: Dans les sept...

M. Samson: C'est cela qui se rendrait à 172 avec ces nouveaux postes.

M. Lessard: Cela se rendrait à 189.

M. Samson: Vous n'en avez pas 172 présentement?

M. Lessard: 172 présentement...

M. Samson: 229 inspecteurs.

M. Lessard: ... en 1978.

M. Samson: Cela veut dire 175 en tout.

M. Lessard: C'est bien cela. On dit 171 postes comblés, 17 vacants, tel que je vous ai répondu tantôt, la répartition se fera tel que je vous l'ai indiqué. Ce matin, vous me parliez des communications entre ces inspecteurs routiers et le ministère des Transports, plutôt que le ministère de la Justice... plutôt que la Sûreté du Québec. La Sûreté du Québec a ses principes à ce sujet. Il n'est pas facile d'intégrer la Sûreté du Québec, puisque la Sûreté du Québec doit voir à l'application du Code criminel, alors que nos représentants, c'est-à-dire nos employés doivent voir à l'application du Code de la route. La Sûreté du Québec répond constamment qu'étant donné qu'elle a appliqué le Code criminel, elle doit être sur un réseau indépendant. Il y a aussi le fait que les systèmes n'étaient pas terminés, concrétisés, mais on avait déjà commencé à les intégrer à

l'intérieur du ministère, aux réseaux du ministère des Transports. Systèmes qui ont coûté plusieurs centaines de milliers de dollars, alors on n'est pas pour changer. Parce que le système que nous avons actuellement ne peut pas s'intégrer avec le système de la Sûreté du Québec. Les discussions que nous pouvons avoir avec la Sûreté du Québec de ce côté s'avèrent négatives. Je ne dis pas que cela ne pourrait être plus efficace, parce qu'on pourrait au moins avoir un certain nombre de communications et d'intégrations de l'ensemble des réseaux. Cela pourrait être la même chose pour les agents de conservation, par exemple, pour le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche. On m'indique qu'on est actuellement en discussion avec le ministère des Communications pour un nouveau système de réseaux, parce que j'ai reçu moi-même et j'ai pu vérifier plusieurs plaintes d'agents de la route qui m'indiquent que leur système est absolument inadéquat, surtout dans les régions du Lac Saint-Jean. Vous avez des montagnes et aussitôt que vous avez laissé Chicoutimi, dépassé dix milles, on m'indique qu'ils ne sont plus capables de communiquer entre eux.

Il y a aussi des discussions avec le ministère de la justice concernant les conséquences positives ou négatives concernant une véritable patrouille routière à laquelle des responsabilités très précises seraient données, à savoir l'application du Code de la route, alors que la Sûreté du Québec se dirigerait plutôt vers l'application du Code criminel. Il n'y a rien de décidé à ce sujet, c'est en discussion avec le ministère de la Justice.

M. Samson: Une autre question que j'avais posée est: Quelles sont les raisons qui font que ces agents de la paix ne sont pas au même titre que les autres, soit les policiers ou les agents de la faune, munis d'armes défensives?

M. Lessard: D'abord, disons qu'ils ne suivent pas exactement les mêmes cours, c'est-à-dire qu'ils vont à Nicolet, mais ils ne suivent pas un cours aussi intensif que les agents de la Sûreté du Québec. C'est une question de travail et, encore une fois, de discussion avec le ministère de la Justice parce que vous savez qu'il y a eu dans le passé des groupements privés qui fournissaient de la main-d'oeuvre, des compagnies de sécurité qui fournissaient de la main-d'oeuvre à des compagnies privées et il y a eu des problèmes qui se sont soulevés. Jusqu'ici, de notre côté — quoiqu'il y ait des employés du ministère qui m'en aient parlé — il n'y a pas de décision de prise, à savoir si on doit les armer ou pas. Il faut dire une chose — là je ne veux pas répondre au nom du ministère de la Justice — plus vous amenez de monde, plus les adversaires s'arment de l'autre côté. En Angleterre, les policiers ne sont pas armés et il n'y a pas de conséquences aussi négatives qu'ici. C'est une discussion qui se fait actuellement: Est-ce qu'avec un bon système d'armement, de l'autre côté, on va s'organiser pour faire face à la situation?

M. Samson: Je pense que de l'autre côté on

ne vous demande pas la permission pour s'organiser.

M. Lessard: Non, mais à moins qu'on me donne des indications... Est-ce qu'il y a eu des problèmes très sérieux — M. Laflamme, si vous voulez donner des explications — concernant le fait que ces gens ne sont pas armés?

On est en train de discuter de ce problème et de faire des recommandations sur ce point. Est-ce que tout ça se fait en collaboration avec le ministère de la Justice?

D'accord, c'est en collaboration avec le ministère de la Justice, parce que toute la question des armes, c'est le ministère de la Justice qui en est responsable. Il y a aussi le gouvernement fédéral qui vient d'adopter une loi sur le port des armes.

M. Samson: Vous le suivez toujours!

M. Lessard: J'ai une réponse concernant Villemontel, en Abitibi-Ouest — une question que vous posiez sur Pressac, je pense — dans un mois on devrait aller en soumissions pour \$140 658, c'est-à-dire pour une estimation.

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

M. Mailloux: M. le Président, si mes collègues des oppositions n'ont pas d'objection, je ferais d'abord la suggestion que, si le ministre désire qu'un de ses conseillers donne des réponses techniques, celui-ci répond en son nom; nous n'avons aucune objection.

Deuxièmement, si mes collègues n'ont pas d'autres questions préliminaires à poser, je serais d'accord qu'on mette fin aux remarques préliminaires et qu'on passe au programme 1.

Le Président (M. Jolivet): D'accord? Programme 1, élément no 1: Inventaires et recherches.

Systèmes de transports terrestres

M. Chevrete: M. le Président, à 17 h 40, on pourrait suspendre les travaux, avant de monter voter en Chambre, pour discuter d'une position qu'on a discutée ce matin quant à l'agencement de l'horaire de la commission, à 17 h 40.

M. Lessard: A ce sujet, j'ai discuté avec le député de Charlevoix et on pourrait commencer les travaux à 9 heures plutôt qu'à 10 heures. On m'indique qu'on serait peut-être mieux d'ajourner ce soir à 21 h 30 et d'envisager la possibilité de siéger jusqu'à 19 heures demain soir. Si on voyait que demain soir on est près de la fin, on pourrait rediscuter de cette chose au niveau des membres de la commission. J'en ai parlé au leader parlementaire; il n'y a pas de problème, on est maître de la situation.

M. Chevrete: Tant mieux, ça n'arrive pas assez souvent qu'on est maître.
(15 h 45)

Le Président (M. Jolivet): D'accord. Donc, inventaires et recherches, M. le ministre.

M. Lessard: Tout simplement, vous avez dans le document que je vous ai transmis: inventaires et recherches. Il s'agit de trois éléments comme tels dans ce programme, les systèmes de transports terrestres, à connaître et à améliorer les systèmes de transports.

M. Mailloux: Est-ce que le ministre accepterait que les questions soient posées indifféremment à l'intérieur d'un programme donné, qu'on l'accepte globalement? Parce qu'il y a des chevauchements parfois qui arrivent en cours de route...

M. Lessard: Non, il n'y a pas de problème.

M. Mailloux: A présent, est-ce qu'on me dirait immédiatement, advenant qu'on ait accepté un programme et qu'un de nos collègues, d'un côté comme de l'autre, ait une question à poser au ministre ultérieurement, est-ce qu'on pourrait s'entendre comme l'an passé ou il y a deux ans, à savoir que la question pouvait être posée sans discrimination à l'endroit de quelqu'un qui siège ailleurs actuellement?

M. Chevette: D'accord, avec la réserve de ne pas recommencer la discussion globale.

M. Mailloux: Non, pas de...

M. Chevette: D'accord.

Le Président (M. Jolivet): D'accord, donc on s'entend pour dire qu'on étudie le programme, tous les éléments du programme et on l'adopte en gros.

M. Lessard: Vous remarquez qu'en fait, pour 1979/80, la grosse partie des dépenses, c'est surtout le transport des personnes, \$142 298 900. En fait, c'est tout le programme de subventions à l'aide au transport en commun. Alors, vous retrouvez à la page 6 de votre document la distribution ou la ventilation des subventions dans le cadre de la politique de subventions générales, soit 45% à 55%, selon l'achalandage. Vous retrouvez la ventilation des montants d'argent 1978/79 et 1979/80.

M. Mailloux: Quant à la politique mise de l'avant par mon collègue, M. Berthiaume, c'est encore celle-là qui prévaut quant aux déficits que subissent les commissions de transport, que ce soit une ou l'autre. C'est encore sur les mêmes barèmes que sont versées les subventions?

M. Lessard: Oui, c'est encore sur les mêmes barèmes. Cependant, vous avez dû remarquer que M. Parizeau, dans son discours du budget, a annoncé ou a mis sur la table — il faut bien être précis — pour les commissions de transport, une nouvelle façon de subventionner les commissions de transport. Mais l'un des principes, quand

même, qui a été conservé dans le discours du budget et qu'on a demandé, que j'ai personnellement demandé, c'est que je pense bien que les usagers du transport en commun ne doivent pas payer plus que le pourcentage qui est déjà payé par les usagers, par exemple, qui utilisent le réseau routier. Alors, il y aura donc une limite d'augmentation dans le cadre de la nouvelle politique de M. Parizeau, une limite d'augmentation des tarifs pour ne pas, quand même, pénaliser trop fortement les usagers du transport en commun. Mais je dis bien qu'il s'agit d'une politique qui est déposée et discutée avec les communautés urbaines.

M. Mailloux: Je pense que le ministre des Finances acceptera que le meilleur transport et au meilleur coût est celui qui est donné actuellement par les automobilistes de la région de Québec qui remplacent les...

M. Lessard: Ce ne sera pas ça l'année prochaine, puisque le taux d'achalandage va augmenter.

M. Mailloux: Ce que je voudrais surtout demander au ministre — je pense que c'est à ce programme qu'on peut en parler — il y a eu des moratoires imposés à Montréal relativement à l'extension du métro? Il y a eu un an ou deux, une extension d'un des circuits. Est-ce que le moratoire gèle actuellement tout avancement, tout prolongement du métro dans la région de Montréal? J'aimerais que le ministre nous dise également, quant au transport en commun... J'imagine que l'augmentation se situe principalement au niveau de l'augmentation des coûts, de l'achalandage et ces choses-là. Il n'y a pas de politiques nouvelles qui ont été établies? Parce que sous le gouvernement précédent, on m'a tellement parlé — principalement votre collègue de Lafontaine — du métro de Montréal, du transport en commun, et des priorités qu'il fallait accorder. Il y a, en fait quoi? Il faudrait qu'on nous parle un peu de... Il y a des documents d'abord que je voudrais faire déposer, quant au transport de banlieue, la lettre que le ministre a écrit à M. Otto Lang le 21 décembre, si on pouvait en avoir le dépôt durant les crédits, la réponse du ministre Lang à ce sujet, le texte de M. Lalonde sur les \$30 millions de l'autoroute 13 qui est en cause là-dedans. Si le ministre voulait faire un tour d'horizon des études qu'il a commandées, et des perspectives — peut-être pas pour l'année en cours — mais pour les deux années financières qui suivent.

Où en est-on rendu dans ces études? Quelles seront les autorisations qui seront données peut-être à la ville de Montréal ou à la Commission des transports de Montréal devant le chômage qui persiste dans la région métropolitaine de Montréal. Est-ce que le gouvernement veut aller de l'avant dans le prolongement du métro? A-t-il des fonds à mettre en disponibilité à ce sujet? Dans le transport en commun qui a été autorisé par la loi dont je ne me rappelle pas le numéro pour les commis-

sions intermunicipales de transport, qui en a bénéficié? Est-ce que c'est réglé dans la région de Repentigny? Est-ce que dans le Saguenay-Lac-Saint-Jean on a progressé? Combien y a-t-il de commissions intermunicipales qui se sont prévaluées de la possibilité de ces lois? Faire un tour d'horizon, si cela est possible, des problèmes de transport en commun.

M. Lessard: On va commencer par la fin, si vous me permettez. En ce qui concerne la loi 73 de décembre 1977, il y a trois corporations intermunicipales qui ont été constituées depuis. Il s'agit de celle de Sherbrooke, celle de la Rive-Sud de Québec, celle du Haut-Saguenay.

M. Mailloux: La Rive-Sud de Québec...

M. Lessard: Du côté de Lévis...

M. Mailloux: Lévis et Lauzon?

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: Et l'autre?

M. Lessard: L'Auberivière, le Haut-Saguenay.

M. Mailloux: Le Haut-Saguenay.

M. Lessard: En ce qui concerne Sherbrooke, l'expropriation du transport privé est réglée. En ce qui concerne la Rive Sud, je pense que c'est en négociation.

M. Mailloux: Sherbrooke, c'est réglé par le biais de la municipalité qui s'est portée acquéreur...

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: ... suivant les possibilités de la loi.

M. Lessard: Dans le Haut-Saguenay, c'est encore en discussion, en négociation puisque dans le Haut-Saguenay, il faisait à la fois du transport scolaire et à la fois du transport en commun.

M. Mailloux: C'est encore le transporteur qu'il y avait là dans le temps.

M. Lessard: Dans le Haut-Saguenay, la corporation intermunicipale des...

M. Mailloux: S'est portée acquéreur.

M. Lessard: S'est portée acquéreur, à un moment donné, et il y a des discussions entre la Corporation intermunicipale du Haut-Saguenay et le ministère des Transports, concernant les compensations à verser au transporteur privé.

M. Mailloux: On effectue les deux transports scolaires et autres...

M. Lessard: Actuellement, non, c'est justement là où est le litige. La loi nous le permettait, ou en a discuté; c'est qu'on a exproprié le transport en commun et non pas le transport scolaire.

Dans la région de Montréal, disons qu'on va essayer d'y aller par projet. On va parler du corridor des Deux-Montagnes, pour les trains de banlieue. Ensuite, il y a le possible REM Mirabel, le REM c'est réseau express métropolitain vers Sainte-Thérèse et ensuite, il y a la région de Repentigny vers l'est de Montréal, Saint-Hilaire, Deux-Montagnes et Beloeil. En ce qui concerne les trains de banlieue comme tels, je déposerai les documents qui m'ont été demandés par le député de Charlevoix. Disons que je recevais ce matin, parce qu'il y a eu des rencontres au niveau des fonctionnaires du ministère des Transports et des fonctionnaires du MEER et du ministère des Transports du Canada. Il y avait eu, à un moment donné, une certaine interprétation concernant les \$30 millions ou le versement des \$30 millions.

J'ai donc réécrit à M. Otto Lang pour voir s'il y avait véritablement confirmation des \$30 millions. Ce matin je recevais un télégramme me disant que les \$30 millions étaient confirmés, tel qu'annoncé publiquement, et que mon sous-ministre pouvait communiquer avec Transport Canada pour engager une discussion pour savoir de quelle façon devait se ventiler l'autre partie du budget. Je vais lire le télégramme. On m'indique que je devrais toujours utiliser le programme d'aide au transport urbain, soit le programme PATU. On dit: "Suite à votre télégramme du 30 avril, soyez assuré, tel qu'indiqué par mes fonctionnaires lors de la réunion du 20 avril, que la somme de \$30 millions de dollars prévue pour l'autoroute 13 et faisant partie des fonds du ministère de l'Expansion économique régionale est disponible pour être affectée aux trains de banlieue, en plus des \$32 millions, déjà identifiés, venant de PATU. Faisant suite à la récente discussion entre votre sous-ministre, M. Morissette, et M. Giroux, de mon ministère, nous attendons le rapport COTREM qui contient les détails et les coûts des améliorations proposées aux réseaux de trains de banlieue. Après réception de cette information, M. Giroux contactera M. Morissette afin de poursuivre les négociations."

Nous sommes prêts, quant à nous, à accepter le transfert des \$30 millions qui étaient prévus pour la construction de l'autoroute 13 et à discuter sur la partie qui reste. Lorsqu'on m'indique, par exemple — ce n'est pas la première fois que ceci est discuté — que je devrais utiliser le programme d'aide au transport urbain, soit le programme PATU, qui est un ancien programme qu'on a révisé il y a quelques années, il s'agit d'un programme de \$12 500 000 par année, sur une période de cinq ans, ce qui veut dire \$62 500 000 répartis sur une période de cinq ans. Ce programme était utilisé pour le déménagement des croisements des lignes de chemins de fer et l'étagement pour améliorer...

M. Mailloux: ... des passages à niveau.

M. Lessard: C'est ça, améliorer la sécurité routière. Actuellement, nous, au ministère des Transports, notre planification est quand même faite pour essayer d'utiliser au maximum — parce qu'il y a danger, question de sécurité — ces montants. De plus, vous savez que le programme a été réduit cette année, il a été compris dans les coupures budgétaires et a été réduit de telle façon que nous devons nous contenter de \$3 500 000 cette année et de \$8 millions l'an prochain. Ce n'est certes pas avec \$3 500 000 cette année et \$8 millions l'an prochain que nous allons pouvoir améliorer les trains de banlieue... Excusez-moi, ce n'est pas \$3 500 000, mais \$2 100 000 et \$8 600 000.

On sait que depuis pratiquement 1928 le Canadien National n'a pas amélioré ses trains de banlieue, particulièrement la ligne de Deux-Montagnes; ce n'est pas le cas du Canadien Pacifique vers Sainte-Thérèse. Nous avons l'intention d'exiger, de la part du gouvernement fédéral, une participation plus importante à l'amélioration des trains de banlieue parce que, comme je l'ai dit à plusieurs reprises, ces trains ont été délaissés dans le passé et nous croyons que le gouvernement fédéral a des responsabilités, d'autant plus qu'on vient de nous annoncer des profits de \$300 millions pour le Canadien National. Alors que, dans l'Ouest, on conserve les embranchements actuellement, le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire — ce sera leur décision — soit du Canadien National ou du MEER, devrait investir ou accepter de participer pour une part beaucoup plus importante qu'il ne nous l'offre actuellement. Quant à nous, nous n'avons pas l'intention — c'est ça qui est l'objet de la discussion, sur la deuxième partie du financement de ces travaux — et nous ne pouvons pas utiliser le programme PATU pour l'amélioration des trains de banlieue, dans le corridor Deux-Montagnes ou dans le corridor Saint-Hilaire-Beloeil.

M. Mailloux: Est-ce que je comprends bien le ministre quand il dit que le programme PATU, qui servait essentiellement à la construction de viaducs, pour limiter les passages à niveau, que forcément le programme de ces déplacements n'est pas terminé, que vous en avez encore à déplacer dans la province.

M. Lessard: Je comprends, mais de toute façon on m'indique — comme on parle des trains de banlieue, des transports en commun — qu'il est compris dans le programme 3: Construction du réseau routier.

M. Mailloux: Tantôt, vous avez mentionné l'entente qui prévalait — d'une trentaine de millions — pour la construction de l'autoroute 13. Est-ce que j'ai bien compris que le gouvernement fédéral autoriserait le gouvernement du Québec à se servir de cet argent pour oeuvrer sur l'amélioration des trains de banlieue?

(16 heures)

M. Lessard: Oui, j'ai accepté le transfert des \$30 millions à la condition suivante, c'est-à-dire que lorsqu'à la suite d'une décision dont on pourra parler tout à l'heure, justement, de la question de Mirabel, lorsqu'à la suite d'une décision du transfert des vols soit commerciaux, soit internationaux, et lorsque le gouvernement fédéral prendra cette décision et si le gouvernement fédéral met comme condition, la consultation pour l'aménagement et l'amélioration et passer à la deuxième phase de l'aéroport de Mirabel, la construction de l'autoroute 13, eh bien, nous sommes d'avis — et sur ça, j'ai la confirmation de M. Otto Lang — que les \$30 millions devront être réintégrés dans la négociation pour la construction de l'autoroute 13.

M. Mailloux: Est-ce que j'ai bonne souvenir en me rappelant que la route 13 a été construite dans une entente 60-40. Est-ce que c'est cela qui existait dans le temps? Il y aurait eu une échéance donnée quant aux transferts de certains vols qui atterrissent à Dorval et qui doivent ultérieurement venir à Mirabel? Est-ce qu'on me dirait les échéances qui avaient été données comme transferts possibles et est-ce qu'on me dirait également dans le même souffle de la route 13 qui reste à construire, le coût des immobilisations à mettre en place, si les plans étaient terminés? J'imagine que oui. Vous aviez une banque de projets terminés dans ce coin. Quel est l'engagement que ça prendrait pour se rendre à Dorval?

M. Lessard: D'abord, concernant l'échéancier du déménagement des vols de Dorval vers Mirabel, selon le type de vol — parce que je pense bien que pour le gouvernement du Québec, il ne s'agit pas de fermer complètement Dorval. Il y a quand même moyen de spécialiser Dorval dans un secteur très spécifique, quitte à, quand même, prendre des décisions concernant Mirabel. Le 10 avril 1977, à la suite d'une négociation qui avait eu lieu entre le sous-ministre de Transport Canada, M. Cloutier, et le sous-ministre du Québec, du ministère des Transports du Québec, M. Morissette, il y avait eu une certaine entente de principe au niveau des deux sous-ministres, concernant l'échéancier des transferts de vol. On devait au moins — il y avait un comité au moins qui devait se constituer pour... mais on envisageait le 1er janvier...

Le plan de M. Lang pour le transfert devait être remis avant la fin de décembre 1978.

Alors, on nous remettait le plan de l'échéancier et ensuite, on se rencontrait par la suite, pour discuter, justement, des travaux de construction. Or, comme je l'ai indiqué en Chambre à ce moment, c'est que je ne sais pas s'il y a eu confusion au niveau de Transport Canada, il s'agissait même d'un document qui avait été préparé par Transport Canada que j'étais prêt à signer le 10 avril 1977. Malheureusement, M. Otto Lang — je ne sais pas où a eu lieu la confusion — a refusé, à ce moment, de signer le protocole

d'entente entre le gouvernement du Québec et Transport Canada. J'avais, quant à moi, un mandat du Conseil des ministres pour signer le protocole d'entente que j'avais soumis au Conseil des ministres. Cela ne semblait pas être le cas de M. Otto Lang, qui n'avait pas, justement, de mandat pour signer un tel protocole d'entente.

M. Mailloux: Au départ, Mirabel devait servir aux vols intercontinentaux, en laissant à Dorval, j'imagine les vols continentaux. C'est cela?

M. Lessard: Frontaliers. C'est tout ce plan qu'on devait discuter pour savoir ce qu'on ferait de Dorval. Parce qu'il y a quand même moyen, je pense bien, de conserver Dorval en activité et, en même temps, de prendre une décision concernant Mirabel. Parce que je présume que vous avez déjà eu l'occasion de visiter cet aéroport, ou encore, de constater d'abord que c'est un aéroport à peu près vide actuellement, qui est très peu utilisé, mais qui crée des inconvénients considérables concernant les transferts de vols de Dorval à Mirabel. Vous avez un certain nombre de vols qui partent de Mirabel, quelques vols internationaux et vous en avez qui partent de Dorval. Il n'y a aucune intégration actuellement entre les vols, ce qui mécontente les compagnies de transport aérien, les compagnies aériennes de transport et il semble qu'on est dans une période d'insécurité, à un moment donné, concernant ces deux aéroports. Est-ce qu'on attend qu'il y ait une décision concernant Pickering? Je ne le sais pas.

M. Mailloux: Montréal subit exactement les mêmes contraintes que la région de Londres où on demande à Air Canada d'aller se poser pas mal plus loin. Je pense que l'ensemble des maires de la région — et je pense que le maire de Montréal était du même avis — ont protesté un peu avec véhémence contre le transfert vers Mirabel de quantités de vols. Quelle est la position du ministre des Transports et du gouvernement quant à... Est-ce qu'il y a une position qui a été avancée devant Transport Canada?

M. Lessard: Non, voici, c'est que le comité devait être constitué, l'échéancier devait nous être remis pour le 1er décembre 1979 et il n'y a eu aucune proposition suite au fait que le ministre de Transport Canada refusait de signer le protocole d'entente. C'est qu'à ce moment on ne s'est pas engagé plus longuement, comme tel, dans la question du transport de vols.

Il y a un problème qui m'apparaît assez fondamental et que j'ai eu l'occasion de discuter avec certains spécialistes du transport aérien. C'est qu'il va falloir qu'il y ait une coordination, c'est-à-dire qu'actuellement il y a énormément d'organismes qui sont impliqués dans toute la question de Mirabel, tant le ministère de l'Industrie et du Commerce, ici au Québec, que le ministère des Transports, Transport Canada ou autres organismes. Il va falloir d'abord avoir la volonté du gouvernement fédéral d'utiliser au maximum cet

aéroport, parce que je dis quand même que c'est le seul aéroport qui peut être utilisé 24 heures par jour. On a exproprié passablement d'acres, 90 000 acres, il y en a beaucoup trop actuellement. Mais il reste quand même que cet aéroport étant là, il a coûté au gouvernement fédéral \$1 milliard et au gouvernement du Québec notre participation a été de tout près \$200 millions. Il y a un investissement qui est considérable et qui dort. Alors, il faut qu'une décision se prenne.

M. Desmarais, de la communauté urbaine, a préparé un rapport qu'on a appelé le rapport Desmarais, concernant justement les conséquences négatives du déménagement des vols de Dorval vers Mirabel. Je pense qu'il y aurait moyen, si on veut se mettre à la table et discuter, de trouver pour Dorval — parce qu'Air Canada, je pense, y a encore ses réparations là — une vocation qui permettrait à cet aéroport de conserver ses activités, quitte à développer l'aéroport de Mirabel.

Mais actuellement, on est dans une impasse. Il n'y a pas de décision qui se prend. Vous me demandiez tout à l'heure si on avait avancé quelque chose. Ce qu'on a avancé, tant et aussi longtemps qu'il n'y aura pas une décision concernant l'utilisation maximale de l'aéroport, concernant le déménagement des vols dans un plan, dans un échéancier qui serait planifié, le gouvernement du Québec peut difficilement s'engager dans d'autres secteurs, je pense au transport en commun.

C'est que tout cela doit être... Encore là, lorsque le 10 avril 1977 j'ai discuté de la liaison Mirabel-centre-ville, M. Otto Lang m'a encore dit: Ecoutez, prenez cela dans le programme d'aide au transport urbain. Le programme d'aide au transport urbain, je n'ai rien dedans, je ne peux rien prendre. Il y a déjà une programmation pour l'utilisation de ces fonds, c'est la liaison directe ou la liaison du réseau express métropolitain, par exemple, entre Mirabel et le centre-ville en utilisant les lignes du CP, qui doit se discuter dans le cadre d'une programmation et d'un échéancier au sujet de l'aéroport de Mirabel. C'est le deuxième projet dont je voulais parler. On aura d'ici quelque temps une réunion au niveau des ministres à vocation économique où je soumettrai une certaine programmation sur cela.

C'est certain qu'il y a deux hypothèses, soit qu'on envisage, par exemple — selon différents scénarios, parce que la ligne directe centre-ville-Mirabel peut varier entre \$60 millions et \$326 millions. Il y a environ cinq scénarios qui peuvent être envisagés, mais encore là, à \$326 millions, ça ferait environ \$10 millions du mille, ce n'est pas encore considérable par rapport au métro, mais l'hypothèse à savoir si le gouvernement du Québec décide d'aller jusqu'à Sainte-Thérèse ou encore, dans le cadre d'une planification des déménagements de vols, qu'on fasse la liaison Mirabel-Sainte-Thérèse, Sainte-Thérèse-centre-ville. Mais tout ça doit être dans le cadre d'une planification des déménagements des vols parce que le gouvernement du Québec n'est quand

même pas pour investir des sommes considérables; il faut d'abord savoir quels en seront les coûts et quelle sera la participation du gouvernement fédéral puisque la décision de la localisation de l'aéroport, vous le savez, a été prise par le gouvernement fédéral. Quelle sera l'implication du gouvernement du Québec, mais surtout est-ce que ces sommes qu'on va investir vont être sous-utilisées? Je pense que c'est quand même assez important de le savoir.

M. Mailloux: M. le Président, je ne veux pas éterniser le débat, parce que je sais que mes collègues ont d'autres questions à poser, mais, sur le transport en commun, j'aurais encore deux questions dans deux ordres d'idées différents.

Quant au métro, sur les prolongements sur lesquels il y a eu arrêt; est-ce que, dans un avenir assez immédiat... Pour l'année budgétaire en cours, je ne vois pas d'argent disponible pour aucun prolongement. Est-ce que le ministère a pris certaines décisions pour poursuivre certains travaux? Qu'arrive-t-il pour la région de Repentigny? Ira-t-on en métro ou se servira-t-on des lignes du CN en surface, malgré les conditions climatiques qu'on connaît dans le Québec?

M. Lessard: D'abord, on a pris deux décisions en ce qui concerne le métro; la levée du moratoire jusqu'à du Collège. On se rappelle la discussion qu'il y avait eu avec...

M. Mailloux: Celle qui est complétée?

M. Lessard: C'est-à-dire qui n'est pas complétée, c'était complété jusqu'à Namur — la fameuse discussion pour l'entrée de Blue Bonnets — et de Namur jusqu'à du Collège parce qu'il fallait aller au-delà, à cause du boulevard Décarie et du boulevard Métropolitain, du boulevard Métropolitain pour faire un rabattement d'autobus, sinon la station de Namur se trouvait à être au sud du boulevard Métropolitain. A ce moment, on congestionnait totalement le carrefour du boulevard Décarie et la levée du moratoire vers l'est, jusqu'à Saint-Michel.

Nous sommes en collaboration, actuellement, avec le Comité de transport de la région métropolitaine pour considérer justement différents choix parce que, comme le député le soulignait tout à l'heure, il y a quand même des solutions qui sont moins coûteuses que la construction exclusive du métro souterrain. On ne peut quand même pas faire n'importe quoi de n'importe quelle façon.

En ce qui concerne la ligne de Repentigny, c'est-à-dire la liaison Repentigny, vendredi — parce que dans le rapport du CTRM, on indiquait que l'étude complète n'avait pas été terminée en ce qui concerne la liaison Repentigny — j'annoncerai, je vais commander une étude la semaine prochaine, je vais déposer un genre de mandat, de mémoire à ce sujet, lors d'une rencontre que j'aurai avec les maires.

M. Mailloux: Pour l'année financière en cours, il n'y a aucun crédit quant au prolongement du métro en surface ou de manière souterraine?

M. Lessard: En ce qui concerne le prolongement du métro, ce sont des investissements; nous, nous payons les frais de la dette et les investissements de la ville de Montréal sont approuvés, comme tels, par le ministère des Affaires municipales et en relation avec le ministère des Transports en ce qui concerne le métro. Nous avons approuvé, cette année, les deux réseaux dont je viens de parler, à savoir jusqu'à Saint-Michel et jusqu'à du Collège.

M. Mailloux: Quelle distance y a-t-il?
(16 h 15)

M. Lessard: Ah! oui, c'est vrai. D'accord, le moratoire était entre Bonaventure et du Collège. Namur était creusée, mais on me dit que c'est à peu près \$7000 à \$8000.

M. Mailloux: C'est quoi aujourd'hui? \$45 millions, \$50 millions le mille?

M. Lessard: C'est \$45 millions, \$50 millions le mille.

M. Mailloux: Quant au transport en commun sur la rive sud de Montréal, est-ce qu'il y a eu des améliorations d'apportées au pont Mercier, en raison... J'entendais tantôt une question qui venait du député de Bellechasse relativement à un lien supplémentaire dans la région de Québec. On connaît les problèmes de densité aux heures de pointe dans la région de Montréal, il y a un problème particulier. Il était question que pour le pont Mercier, pour la région de Brassard et compagnie, il y ait des améliorations d'apportées pour permettre au transport en commun de pouvoir s'en servir plus efficacement. Est-ce qu'il y a eu quelque chose de fait? Cet endroit du Québec doit obtenir une priorité du budget du gouvernement.

M. Lessard: On a fait une expérience cette année qui était extrêmement intéressante. Cela a été la voie réservée à contre-courant, à contre-circulation, la voie réservée sur le pont Champlain, ce qui a permis d'augmenter — on m'indique, on me parle de 55% — l'achalandage du transport en commun sur ce circuit. En ce qui concerne le pont Mercier, actuellement, on est en train de considérer avec le COTREM, de voir s'il n'y aurait pas lieu, justement, d'abord de faire des améliorations et ensuite d'envisager la même chose qu'on a faite pour le pont Champlain, à savoir une voie réservée pour l'autobus.

M. Mailloux: Est-ce que c'est une erreur, on me dit que sur le pont Champlain, suite à cette amélioration, il y aurait eu de nombreux accidents?

M. Lessard: Non, il n'y a pas eu de nombreux accidents. Il y a eu un accident mortel. Maintenant, il faut souligner d'abord — je n'ai pas reçu de rapport du coroner — que nous avions pris toutes les précautions nécessaires avec des indications très précises. J'ai eu l'occasion de faire le tracé. On avait des cônes rouges, tout était

indiqué; l'individu a dépassé les cônes et s'est trouvé face à face avec un autobus. Il y avait eu de la publicité, c'était très bien indiqué. Je pense que de ce côté le ministère des Transports n'a rien à se reprocher. Cela a été le seul accident que nous avons eu.

M. Mailloux: Relativement à un important contrat qui a été accordé par le ministre des Transports à la compagnie General Motors, j'ai déjà dit ma dissidence, étant donné certaines constatations que j'avais faites dans un contrat précédent accordé par la commission des transports de Montréal. Quelques années auparavant, le vérificateur de la province avait constaté que la compagnie General Motors ne respectait pas le contenu québécois. On me permettra de répéter que le gouvernement du Québec a manqué une bonne occasion de permettre qu'une industrie essentiellement québécoise, Bombardier, puisse s'implanter dans le Québec avec une connaissance quand même très valable. De toute façon, la décision est rendue. Ce que je voulais savoir, c'est ceci: Est-ce que — j'imagine que la fabrication d'autobus qui s'échelonnait sur quelques années doit être commencée — on constate actuellement que les spécifications exigées par le Québec — je ne dirai pas est-ce que le ministère constate — mais est-ce que le vérificateur de la province, qui a à payer, constate que le contenu québécois est bien respecté cette fois?

M. Lessard: Nous avons eu...

M. Mailloux: Doit-on se servir forcément de ce qu'on met dans d'autres autobus à réparer pour en arriver au contenu exigé?

M. Lessard: C'est justement, il y a deux hypothèses. Vous venez de soulever une des hypothèses, qui est celle de certaines compagnies de transport. Nous avons eu, l'autre jour, à prendre une décision concernant, justement, les subventions accordées aux commissions de transport, excepté la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal où il n'y avait pas de précisions à ce sujet. Si on devait payer des subventions aux commissions de transport, étant donné qu'il y a la possibilité qu'on ne calcule pas dans la fabrication les produits qui sont fabriqués ou les pièces qui sont fabriquées par la compagnie GM, on pouvait arriver à un taux de production québécoise de 32%.

M. Mailloux:... alors que 40% sont exigés.

M. Lessard: ... que 40% sont exigés. Mais dans le cadre de l'autre hypothèse, à savoir qu'en calculant les pièces qui sont fabriquées au Québec et en y ajoutant la fabrication québécoise à celle de la compagnie, nous arrivions à environ 41%, à 42%. Nous avons dû solutionner ce problème en se disant, lorsqu'on a dû l'étudier au Conseil du trésor, qu'il y avait eu quand même non pas mauvaise foi des commissions de transport, ni

de GM mais que ces deux hypothèses n'avaient pas été précisées dans le premier contrat que nous avions eu avec GM.

Dans le contrat qui a été accordé concernant les 1200 autobus à GM, c'est très précis, c'est beaucoup plus clair dans le contrat qui a été signé, de telle façon qu'il appartient au ministère de l'Industrie et du Commerce — j'ai eu des communications avec mon collègue à ce sujet — de bien vérifier le respect des 41%. D'après les indications qu'on m'a fournies puisque j'ai dû poser des questions lorsque j'ai eu à proposer au Conseil du trésor le versement de subventions à la commission de transport, j'ai bien vérifié si du côté de GM il y avait une spécification précise et un contrat beaucoup plus précis, c'est le cas. On m'indique au ministère de l'Industrie et du Commerce que c'est la deuxième hypothèse, à savoir les 41% fabriqués en usine qui devront être respectés.

M. Mailloux: Si je comprends bien le ministre, dans le premier contrat, il y a quelques années, comme la spécification n'existait pas, le vérificateur pour rejoindre le quota québécois demandé avait dû inclure les pièces vendues sur d'autres véhicules en circulation pour obtenir ce pourcentage. Alors on avait joué sur les mots. Je vous avais spécifié dans le dernier contrat que le contenu québécois par autobus fabriqué devrait y être sous peine de ne pas verser la subvention et vous affirmez que la compagnie General Motors, pour ce qui est livré jusqu'à ce jour, le respecte intégralement.

M. Lessard: D'après les informations — quand je dis que j'affirme — qui me sont données par le ministre de l'Industrie et du Commerce et qui nous ont été données au Conseil du trésor, il semble que le contrat est beaucoup plus précis et qu'on doit respecter les 41% dans ce secteur. Vous conviendrez avec moi que ce que j'ai fait dans cette affaire a été de regrouper l'achat de 1200 autobus et il appartient au ministère de l'Industrie et du Commerce de superviser justement...

M. Mailloux: Lors du contrat précédent donné également par les commissions de transport que le gouvernement avait autorisé par la suite, comme votre gouvernement a autorisé le dernier contrat donné également à la commission de transport, on nous avait fait les mêmes affirmations et on s'est aperçu par la suite qu'on avait joué sur les mots, et je voudrais bien m'assurer cette fois que le Vérificateur général, la General Motors ne jouera pas une deuxième fois sur les mots étant donné que la concurrence de Bombardier est disparue. Ils en ont pour quelques années à être tranquilles.

M. Lessard: Il semble que dans le contrat avec GM tout a été très bien précisé.

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

M. Samson: M. le Président, toujours dans le système des transports terrestres, puisqu'on le discute globalement, en ce qui regarde le transport des marchandises, j'aurais une question ou deux à poser au ministre relativement — est-ce que je suis dans l'ordre? — au transport en vrac. Est-ce que le ministre peut me dire s'il a été envisagé au ministère des Transports la possibilité que soient créés d'autres — je parle des postes d'affectation si vous voulez — sous-postes à raison de quelque chose comme un par comté provincial? Est-ce que cela a été envisagé?

M. Lessard: Il faut faire attention sur cela, c'est que lorsqu'on se dirige... Un des problèmes qui avait été dénoncé par le rapport ou qui avait été noté dans le rapport Lippé en 1965, je pense si je ne me trompe pas, c'était justement que les camionneurs étaient trop limités au comté, de telle façon que lorsqu'ils avaient du travail dans un comté et qu'à ce moment il n'y avait pas de gel de permis comme tel, les camionneurs s'achetaient beaucoup de camions, puisqu'il y avait du travail dans ce comté, et par la suite, lorsque le travail disparaissait ou diminuait, les camionneurs restaient sans travail avec des camions qui étaient inutilisés.

C'est pourquoi on a tenté — je pense que ça a commencé du temps du député de Charlevoix — d'envisager la régionalisation des travaux, parce qu'il faut bien dire une chose: de temps en temps — et il y a des camionneurs ici — les travaux du ministère des Transports ne se font pas toujours aux mêmes endroits. Quand une route est finie, on va un peu plus loin. Alors, il est certain qu'actuellement, j'ai de fortes pressions d'un certain nombre de comtés où il y a beaucoup de travaux qui se font actuellement et ils voudraient garder, justement, la part du gâteau pour eux et ne pas régionaliser comme tels, les travaux du ministère des Transports ou d'autres travaux, en fait, concernés. Donc, il faut conserver une certaine régionalisation et un certain contrôle aussi sur l'émission des permis pour éviter qu'on ait une multiplication des transporteurs de vrac au Québec et permettre à ces gens d'avoir un secteur à l'intérieur duquel ils pourront vivre même si on ne peut quand même pas leur assurer un revenu minimum garanti.

La division au niveau des comtés, c'est beaucoup plus — j'envisage actuellement le maintien des postes d'affectation — je pense que c'est une régionalisation qui s'avérerait nécessaire. D'après, comme je le soulignais ce matin, les sondages que j'ai eus auprès des camionneurs, ils seraient d'accord pour maintenir ce poste d'affectation régionale, tout en considérant, quand même, le fait que le poste d'affectation détermine des sous-postes, parce que dans une région, par exemple, comme la région no 2 dans laquelle je suis, vous avez la région no 2, couverte jusqu'à Blanc Sablon, de Tadoussac à Blanc-Sablon. C'est donc un territoire immense et il faut bien envisager la création d'un certain nombre de sous-postes qui est déterminé, qui doit être déterminé par le poste d'affectation, les administrateurs du poste d'affectation comme tel.

D'autre part, est-ce que ces sous-postes devraient être limités aux comtés? Bien, vous savez qu'en vertu de la loi, quand même, concernant la division des comtés, que les comtés peuvent changer, à un moment donné, politiquement, que les comtés peuvent changer à tous les quatre ans. Ce qui est important, je pense bien — nous considérons actuellement, parce que je pense bien que le projet de loi 112 n'est pas gelé dans le ciment; je l'ai toujours indiqué — qu'il s'agit de trouver des mesures souples pour être capable de faire fonctionner et de faire travailler les camionneurs. Alors, nous envisageons une certaine détermination de secteurs qui comprendrait un nombre de camions assez important pour pouvoir permettre à ces postes d'affectation d'être financièrement rentables et, en même temps, d'avoir une certaine autonomie sur la répartition du travail au point de vue du secteur, et lorsque le secteur a placé l'ensemble de ses camions, il va faire appel au poste d'affectation.

Alors, nous sommes prêts — mais ça fait, quand même, assez longtemps, ça fait plus d'un an qu'on discute — il va falloir véritablement, parce qu'on m'apprend qu'il y a déjà des chantiers, des petits chantiers qui commencent à fermer dans le Québec, suite à des chicanes entre différents groupes de camionneurs. Il va falloir, justement, que les camionneurs, comme tels, se disent que c'est vraiment en tant que camionneurs qu'ils doivent discuter et collaborer entre eux. Sinon, ce n'est pas en fermant des chantiers qu'on va régler le problème et que ces gens vont pouvoir travailler. C'est pour ça, d'ailleurs, que l'an passé, on a été obligé de reconsidérer le règlement 12, parce qu'on ne pouvait plus s'entendre sur les chantiers et chaque groupe fermait les chantiers selon la force du nom. À la suite de discussions que j'ai eues avec des entrepreneurs, c'est qu'étant pris entre différents groupes, soit des dissidents, soit de l'ANCAI, soit de la Coop et il n'appartient pas au ministre de décider si c'est la Coop ou les dissidents qui sont les meilleurs, etc. Seulement, s'ils n'ont pas d'entente, à ce moment, c'est la chicane sur les chantiers et le travail ne se fait pas. C'est certain qu'il va falloir — ce n'est pas le ministre qui va aller régler comme tel, le ministre va donner un instrument comme l'ancien ministre leur a donné un instrument, un instrument qui va leur permettre de négocier des contrats de travail mais, cependant, ce n'est pas moi qui vais aller diriger les postes d'affectation et faire la répartition équitable du travail entre les différents transporteurs.
(16 h 30)

M. Vaillancourt (Orford): Là où il n'y a pas d'entente, par exemple, est-ce qu'il ne serait pas possible d'avoir un mécanisme quelconque, un tribunal pouvant prendre des décisions...

M. Lessard: Oui.

M. Vaillancourt (Orford): ... comme il existe actuellement dans l'Estrie: le cas que je vous rapportais ce matin où tous les camionneurs de l'ancien comté électoral de Stanstead ne sont pas

demandés pour aller travailler à des travaux qui se font actuellement dans le nouveau comté électoral de Orford. Là, je trouve qu'il y a de la discrimination. Cela ne peut pas se régler localement et je pense que le ministre devrait penser à avoir un mécanisme pour trancher la question. C'est dans des cas semblables qu'arrivent des arrêts de travail, parce que les camionneurs, qui ne sont pas demandés pour aller travailler, arrêtent les chantiers et c'est la pagaille.

M. Lessard: Disons que...

M. Vaillancourt (Orford): C'est ce qui va arriver, si les cas ne sont pas réglés pour chez nous et ailleurs.

M. Lessard:... normalement, ces problèmes... L'une des fonctions du poste d'affectation, c'est de voir à la répartition équitable du travail; lors d'une première instance — si je peux m'exprimer ainsi — c'est que le poste d'affectation pourrait intervenir au niveau du secteur pour voir à ce que la répartition du travail se fasse mieux et équitablement.

J'entrevois la possibilité d'une instance supérieure, c'est-à-dire que dans la réforme qui sera entreprise — je comprends que ça ne viendra pas tout de suite dans quelques mois — concernant la Commission des transports, il est possible — un genre de Cour de petites créances, quelque chose de très simple — que la Commission des transports puisse intervenir et agir comme arbitre. Mais il est certain que ça ne peut pas être tout le temps le ministre qui agira comme arbitre. Comme ministre, je ne peux quand même pas continuellement surveiller strictement et exclusivement ce dossier pour régler un problème d'une région et un problème d'une autre région, etc. Il faut quand même que les camionneurs apprennent à se parler et constatent — je sais que ça prend de la bonne volonté — qu'en n'ayant pas de critère de répartition de travail équitable pour l'ensemble des membres du poste d'affectation, ça va créer des problèmes sérieux. Si vous avez des solutions, je suis...

M. Samson: M. le Président.

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

M. Vaillancourt (Orford): J'admets...

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Orford, je m'excuse, mais la parole est au député de Rouyn-Noranda, à moins qu'il ne vous le permette.

M. Samson: Je n'ai pas d'objection, M. le Président, je reviendrai plus tard.

Le Président (M. Jolivet): D'accord.

M. Vaillancourt (Orford): Le ministre dit que

ce n'est pas à lui d'aller régler les problèmes sur place, ça, je l'admets. Je suis bien d'accord avec vous, M. le ministre, que ce n'est pas au ministre d'aller régler un problème sur place, mais c'est au ministre de voir à créer un organisme ou quelque chose pour trancher la question lorsqu'il y a un conflit dans une région donnée. S'il n'y a pas de mécanisme ou de tribunal — appelez-le comme vous le voudrez — pour régler le problème, pour trancher la question, on va avoir des problèmes continuellement.

M. Lessard: J'ai formé, temporairement, ce que j'appelle et que j'ai appelé le comité de surveillance du 112. Maintenant, ce comité de surveillance du 112 doit fonctionner avec les différentes associations en collaboration, c'est-à-dire que le comité de surveillance du 112 n'a pas les pouvoirs d'imposer des décisions comme telles. Même s'il les avait, je trouverais ça regrettable au niveau du ministère des Transports, parce que le ministère des Transports n'est pas un organisme pour trancher les conflits entre les différents groupes. Il est là pour essayer de donner une structure qui leur permet de bien fonctionner, mais actuellement, malheureusement, je pense et je dois le dire que les camionneurs n'ont pas essayé de régler — je n'accuse aucun organisme, aucun groupe en particulier — les problèmes entre eux. Il reste que — que ce soit dans le taxi, que ce soit dans le camionnage, par exemple l'Association du camionnage du Québec ou que ce soit dans le transport de vrac — le ministre ne peut pas être là continuellement pour régler les problèmes journaliers et les problèmes administratifs. D'ailleurs, les camionneurs me l'ont indiqué dès le début qu'ils n'entendaient pas revenir à la situation où c'était le gouvernement du Québec qui tranchait constamment les litiges. Ils veulent régler leurs problèmes eux-mêmes, mais c'est certain que cela n'est pas toujours à l'avantage de tous.

M. Vaillancourt (Orford): J'admets que le ministre ne doit pas aller régler les litiges, mais je pense que c'est votre devoir de créer un mécanisme, et j'y tiens énormément. Le mécanisme doit être créé dans le plus bref délai possible, parce qu'actuellement les travaux commencent. S'il n'y a pas de mécanisme pour trancher les questions, les litiges qui vont exister dans les différents postes d'affectation, cela va être des problèmes que vous allez avoir à affronter dans un avenir très prochain et plusieurs cas vont vous demander des entrevues. Vous allez avoir à trancher la question de quelque façon que ce soit.

M. Mailloux: Si le ministre me le permettait, nonobstant les revendications que fait mon collègue d'Orford pour un problème assez particulier, je ne suis pas prêt à souscrire forcément à la demande qu'il a faite ce matin, soit de revenir à l'échelle du comté, ayant vécu le cauchemar moi-même un bon moment. Je pense que les postes d'affectation à l'échelle régionale devaient être

créés, les six postes également, étant donné l'étendue de certaines régions. L'an passé, il y a quand même eu, si les renseignements qui m'ont été fournis sont assez valables, un partage assez équitable qui s'est fait à l'intérieur des postes d'affectation. Je conviens que cela n'a pas été la justice de Salomon, cela a quand même été une expérience valable.

Il y a par contre un problème qui vient d'une erreur faite au moment où le règlement 112 a été voté. La charte des postes d'affectation devait habiliter ces derniers à agir pour et au nom de l'ensemble des camionneurs appartenant à plusieurs associations pour un poste d'affectation. On a parlé ce matin du juge Bouchard qui... Dans l'interprétation, mais quand même... Je ne voudrais pas porter de jugement sur aucun jugement, mes connaissances légales sont à ce point réduites que je ne m'avancerais pas sur un terrain semblable. Mais dans le jugement du Juge Bouchard, il ressort clairement qu'en interprétant la charte on est forcé d'admettre avec lui que la charte des postes d'affectation n'habilite pas ces derniers à agir pour et au nom des camionneurs d'un poste d'affectation donné devant la Commission des transports. Ils n'ont droit d'agir que comme témoins donnés, mais non pas comme association. Ils ne sont pas habilités par la charte. D'où l'urgence pour le ministre des Transports de solliciter de son collègue des Institutions financières une modification à la charte permettant à chaque poste d'affectation de se faire représenter ou de faire des représentations devant la Commission des transports pour des augmentations de tarifs, des modifications et autres. Je pense que c'est d'abord un outil qui devait être donné et qui ne l'a pas été. Dans mon esprit, c'est assez clair. On avait affirmé que le poste d'affectation serait habilité à intervenir et actuellement il ne peut agir que comme témoin.

Ceci dit, des problèmes semblent exister depuis le début des travaux de cette année. On semble constater, il y a une exigence qui est faite par l'association majoritaire: pour participer aux travaux d'un poste d'affectation, on doit payer une contribution de \$150 par année. Le problème chez nous, c'est que des 96 camionneurs qui appartiennent à une association donnée, il n'y en a que onze qui ont payé leur contribution. Il est exigé, actuellement, des artisans faisant partie d'autres associations une contribution de \$150 s'ils veulent être en règle avec le poste d'affectation. Mais la protestation est la suivante: Si cela coûte \$50, \$75 ou \$150 pour des frais de défense juridique, que le poste d'affectation soit habilité à faire les dépenses dont on parle et qu'au prorata des membres d'un poste d'affectation on exige le montant requis pour payer ces frais. Actuellement, seule l'ANCAI peut, avec ses procureurs, aller devant la Commission des transports et parler au nom de tous, d'où son exigence de verser les \$150 et quand on parle d'une formule Rand déguisée, C'est un peu la plainte qui est faite, à savoir que des gens qui paient déjà à l'Association des transporteurs en vrac ou à une autre association,

je ne pense pas faire erreur en disant que c'est une formule Rand déguisée. Ils paient une double cotisation en disant: Les \$150 qu'on verse ou que verse un membre de l'ANCAI, on nous oblige à verser le même montant, sans devenir membre, simplement pour les frais juridiques. Je pense que c'est le noeud du problème maintenant.

Je ne conteste pas l'action du ministre l'an passé, parce que lors du dernier congrès auquel a assisté l'adjoint parlementaire, j'ai dit forcément que les étapes qu'on avait franchies au départ en privilégiant l'association de l'ANCAI comme le seul qui pouvait recevoir des travaux du ministère des Transports, au-dessus de la ligne d'infrastructures ou dans les travaux d'entretien, que c'était appelé à être dépassé et qu'aujourd'hui, on devrait aller vers d'autres transporteurs. Les autres qui avaient été laissés pour compte — je dis devant tous les membres de l'ANCAI que forcément, on en était rendu là, et c'était justice un peu pour tous — ce sont les observations que je voulais faire. Je ne veux pas donner de directives au ministre, mais je pense que si la charte, tout d'abord, des postes d'affectation n'est pas modifiée, c'est un sujet de troubles constant et il faudrait peut-être vérifier avec l'ANCAI la raison de son exigence d'une somme de \$150, alors que d'autres membres de l'association s'objectent à payer un tel montant.

M. Lessard: Oui, c'est un problème qui s'est soulevé dans la région concernant les \$150 dans plusieurs régions du Québec. D'abord, concernant le premier point qui a été soulevé par le député de Charlevoix, à savoir la décision du juge Bouchard, disons que je n'ai pas à interpréter moi non plus la décision du juge Bouchard qui a été rendue. Nous devons tester à nouveau devant la commission des transports et si notre règlement n'est pas clair, nous allons le rendre plus clair. On m'indiquait que — comme le député de Charlevoix, je ne suis pas avocat — quant à nous, nous pensions que le règlement 112 donnait la possibilité aux postes d'affectation de faire des représentations directes puisqu'il s'agissait justement d'une structure régionale qui avait été constituée par le ministre, un juge en a décidé autrement. Est-ce que ça fait jurisprudence? Je ne le sais pas si ça fait jurisprudence.

M. Mailloux: ... en appel?

M. Lessard: Mais si un nouveau problème se soulève, nous devons envisager de colmater, justement, cette faille du règlement 112 pour faire en sorte que les postes d'affectation soient habilités à se présenter devant la commission des transports pour faire valoir les revendications régionales des camionneurs-artisans.

M. Mailloux: Mon collègue a une question à vous poser.

M. Vaillancourt (Orford): Je voulais vous demander si vous étiez d'accord avec le jugement du

juge Bouchard? Sinon, est-ce que vous allez aller en appel?

M. Lessard: Non, je ne peux pas... je ne suis pas capable d'aller en appel; mon tribunal est illégal. C'est inconstitutionnel.

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

M. Samson: M. le Président, il y a pas mal de questions que j'avais en tête qui ont été posées ou auxquelles on a répondu au cours de cet entretien. C'est seulement une précision que je voudrais faire apporter ici. Il y a une rumeur qui a circulé à un moment donné, à savoir que devant tous les problèmes qui étaient soulevés dans ce domaine, qu'il y aurait peut-être quelqu'un, quelque part au ministère ou au gouvernement qui pensait à la "déréglementation". Je voudrais faire préciser au ministre ses intentions là-dessus.

M. Lessard: Il faut faire attention quand on parle de "déréglementation", "dérégulation" ou tout ce que vous voudrez, tous les termes juridiques qu'on peut utiliser. L'un des objectifs de la réglementation a été d'assurer à l'ensemble des régions du Québec, des services de transport de marchandise ou de transport de vrac ou autre et, en même temps, assurer à ces transporteurs une certaine rentabilité. Il est certain, par exemple, que des pays comme l'Australie, actuellement, ont "déréglementé". Maintenant, sans être allé déjà en Australie, on m'indique — mon sous-ministre est géographe; peut-être qu'il pourrait donner plus de précisions — que la concentration de la population, quand même, est assez forte en Australie, ce qui n'est malheureusement pas le cas au Québec. Vous pourriez peut-être avoir, dans le cadre d'une déréglementation dans le secteur de Montréal, des services correspondant à ce qui existe actuellement, mais ce ne serait certainement pas la même chose pour, par exemple, des régions comme l'Abitibi, la Côte-Nord etc., où la rentabilité du transport de marchandise n'est pas aussi claire que ça peut l'être dans le cadre d'une ville comme Montréal.
(16 h 45)

Nous tentons, actuellement, de simplifier la réglementation et d'éviter la multiplication de ces réglementations, mais nous n'envisageons pas — aux États-Unis on a commencé dans le secteur aérien et c'est une discussion qui n'est pas finie, c'est une discussion qui suscite beaucoup de contestation, on suit le dossier de près aux États-Unis actuellement — il n'est pas encore dans les objectifs du ministère d'envisager une déréglementation complète du secteur. Quoique, ce matin, on m'indiquait que, plutôt que de ne pas s'entendre, on est aussi bien de tout "déréglementer". J'ai l'impression que ceci ne serait pas favorable aux transporteurs sur une longue période, même sur une moyenne ou une courte période.

M. Samson: M. le Président, j'ai l'impression

que c'est peut-être difficile, pour le ministre de nous répondre clairement, mais je ne suis pas tout à fait satisfait de la réponse quand je saisis à travers sa réponse qu'il n'est pas encore en faveur d'une "déréglementation" complète. Est-ce que ça veut dire qu'il a quand même l'intention, qu'il se retrouve vers une possibilité de "déréglementation", ou si le ministre est en mesure de me dire qu'il n'est pas question de "déréglementation"?

M. Lessard: Oisons que nous suivons ce dossier de près actuellement. Il y aura une commission parlementaire sur le rapport CEGIR, de la Commission des transports du Québec. Si vous avez pris connaissance du rapport CEGIR, on y parle d'une certaine "dérégulation" dans le sens qu'on simplifierait passablement les procédures à la Commission des transports du Québec. C'est dans ce sens qu'on envisage des réformes.

Comme je l'ai indiqué, les recommandations du rapport CEGIR seront analysées en commission parlementaire et tous les transporteurs du Québec pourront s'y présenter et nous faire... Ce serait un genre de commission sur les problèmes du camionnage en même temps que sur les problèmes que vivent les camionneurs ou les compagnies en relation avec la Commission des transports du Québec. On sait, comme un certain nombre de députés l'avaient indiqué, l'an dernier, qu'il y a eu beaucoup de critiques sur la Commission des transports du Québec, etc., la complexité de la réglementation, l'obligation pour les camionneurs d'avoir constamment un avocat, complexité concernant, par exemple, le fait que la Commission des transports est obligée, actuellement, de déterminer ou de fixer les taux. Il y a un certain nombre de mesures telles que le dépôt des taux — plutôt que d'exiger de la Commission des transports de prendre une décision à ce sujet — mais dépôt des taux en autant que ça ne va pas à

l'encontre de l'intérêt public

transports aurait quand même la possibilité de déterminer des taux, mais pas nécessairement; déterminer, si nécessaire, mais non pas nécessairement.

M. Samson: Votre affaire est pas mal claire!

M. Lessard: Pardon?

M. Samson: C'est clair pas mal; plus vous parlez, plus c'est embrouillé!

M. Lessard: Vous savez ce qu'est la réglementation? C'est l'ensemble des règlements, que ce soit le 112, que ce soit le règlement...

M. Samson: Si vous le voulez, peut-être peut-on vous aider à nous répondre plus clairement. Parlons du 112.

M. Lessard: Oui.

Une Voix: Prenez-les un par un.

M. Samson: Prenez-les un par un, donnez-nous le 112. Est-il vrai — la rumeur voulant — qu'on songe au ministère, relativement au 112, à la "déréglementation"?

M. Lessard: Je pourrais vous dire qu'une "déréglementation" complète, non.

M. Samson: Partielle, peut-être?

M. Lessard: Simplification, oui.

M. Samson: Ce n'est pas satisfaisant, M. le Président. Simplification; tout le monde est pour la simplification des choses — c'est tellement compliqué aujourd'hui — mais ce que je veux savoir...

M. Lessard: Ce n'est pas aussi simple que ça, M. le député.

M. Samson: Il a couru une rumeur assez sérieuse voulant que, devant des problèmes qui sont connus — je ne veux pas me faire le juge de ces problèmes — ça pourrait entraîner une "déréglementation" relativement au 112. C'est ce que je veux savoir.

M. Lessard: C'est certain que s'il n'y a pas moyen, dans les régions, de trouver des accords entre les différentes parties, on devra envisager des mesures pour qu'il y ait entente entre les camionneurs. Est-ce que cela devait être la "déréglementation" complète? Quand on parle de "déréglementation" complète, faites attention. C'est le "free for all" qui existait en 1965 pour les camionneurs. C'est-à-dire que chacun s'achète un camion et là chacun...

M. Samson: Avant 1970...

M. Lessard: En 1965, avant 1970, avant le règlement 12. Alors, cela veut donc dire qu'il va se créer un surplus de camions et la bataille va reprendre.

M. Samson: Alors, vous, si je comprends bien...

M. Lessard: C'est-à-dire...

M. Samson: ... vous ne favorisez pas cette forme de solution.

M. Lessard: Pour les camionneurs de vrac, comme pour d'autres transporteurs publics, je pense qu'une "déréglementation" absolue serait défavorable aux intérêts des camionneurs.

M. Samson: Au ministère, vous ne favorisez pas cela ou...

M. Lessard: Pas pour le moment, à moins que cela devienne...

M. Samson: A moins que vous ne puissiez pas faire autrement.

M. Lessard: ... la seule solution.

M. Samson: C'est cela que je comprends.

M. Lessard: Oui, à moins que cela ne soit que la seule solution.

M. Samson: Si vous ne pouvez pas faire autrement, vous allez être obligé d'y aller. Si vous pouvez faire autrement, vous ne le favorisez pas.

M. Lessard: Je pense qu'on peut faire autrement.

M. Samson: Merci, M. le Président.

M. Vaillancourt (Orford): M. le Président...

M. Lessard: Je veux tout simplement dire ceci, je pense que le député de Charlevoix pourrait... Cela ne règlera pas le problème, la "déréglementation".

M. Vaillancourt (Orford): Le problème qui existe actuellement dans l'Estrie, de quelle manière croyez-vous possible de le régler? Au mois de juillet l'an passé, on a envoyé tous les camions de l'ancien comté, qui s'appelaient le comté d'Orford. Il y a environ 75 camions qui ne sont plus demandés pour aller travailler dans le nouveau comté d'Orford. Il y a des travaux pour environ \$20 millions à \$25 millions qui vont se faire là pendant les trois prochaines années. Actuellement, les camionneurs du comté de Stanstead, l'ancien district électoral, ne sont pas demandés pour aller travailler là. C'est depuis le mois de juillet l'an passé. Cette année les travaux ont recommencé. Il y a environ une centaine de camions qui travaillent sur ce chantier. Les camionneurs de l'ancienne circonscription électorale, qui s'appelaient Stanstead dans le temps, ne sont pas redemandés. De quelle manière y a-t-il possibilité de régler un tel problème?

M. Lessard: Si je comprends bien, c'est qu'on a défini le secteur, le sous-poste comme couvrant...

M. Vaillancourt (Orford): Il a été fermé.

M. Lessard: ... tel territoire et une partie du territoire de l'ancien comté de Stanstead qui n'aurait pas été compris comme tel dans le secteur du sous-poste d'affectation. C'est bien cela?

M. Vaillancourt (Orford): Je pense qu'il n'existe pas de sous-poste d'affectation dans le moment. C'est un poste d'affectation régional. L'ancien district électoral qui s'appelaient Stanstead est compris dans ce poste d'affectation régional, mais celui qui a...

M. Lessard: A distribuer le travail.

M. Vaillancourt (Orford): ... à distribuer le travail ou à remplir les réquisitions qui sont faites

par les entrepreneurs ne demande pas les camionneurs de l'ancien comté qui s'appelaient Stanstead. Je trouve qu'il y a de la discrimination. Je voudrais que le ministre se penche sur ce problème et qu'il essaie de trouver une solution pour essayer d'aider ces 70 ou 75 camionneurs qui n'ont absolument aucun travail depuis le mois de juillet 1978.

M. Lessard: Je comprends qu'il ne semble pas que ce soit une question de sous-poste, c'est une question de poste d'affectation bien régional et les camionneurs sont membres de ce poste d'affectation régional qui doit couvrir... parce que les régions sont déterminées actuellement et les limites géographiques des régions n'ont pas été changées. Tous les camionneurs qui sont membres de cette région ont le droit d'avoir une distribution équitable du travail.

Cependant, il y a une chose que je dois dire aux camionneurs. C'est qu'il y a quand même des normes et des critères qui ont été établis concernant la participation aux postes d'affectation. Je comprends qu'il y ait des inquiétudes qui se soulèvent dans chacune des têtes des camionneurs et qu'il y a eu des batailles entre les différentes associations, mais s'ils veulent avoir accès à la distribution du travail, avant d'en arriver à faire des critiques et dire: On ne participe pas à la distribution du travail, il faut qu'ils soient quand même en règle avec le poste d'affectation.

M. Vaillancourt (Orford): Ils sont prêts à être en règle.

M. Lessard: Alors, c'est la même chose dans une autre région du Québec que je ne nommerai pas. Les camionneurs viennent constamment me voir en me disant: On n'acceptera jamais d'être en règle avec cette association parce qu'on n'est pas majoritaire. Que voulez-vous? Il y a une majorité et il y a une minorité et il s'agit pour les camionneurs, de faire valoir leurs revendications à l'intérieur du cadre que nous avons établi. Cet après-midi, j'ai demandé justement à des représentants, ici, de rencontrer M. Larue. M. Simon est responsable de la direction du transport terrestre, mais de rencontrer M. Larue. Il semble qu'hier — ce sont des indications que j'ai eues à midi — il y aurait eu une offre faite pour essayer de régler le problème. Je ne suis pas au courant de l'offre comme telle, mais il y a des rencontres actuellement — je ne sais pas si c'est terminé — entre M. Larue et les représentants de la région, et on va avoir — il n'est pas revenu — un rapport de M. Larue à ce sujet. Mais il faut quand même que les gens acceptent de jouer, de participer aux règles du jeu. Sinon, je ne peux pas condamner un poste d'affectation de ne pas faire la distribution du travail si les membres n'ont pas payé leur cotisation.

M. Mailloux: M. le Président, étant donné que les activités du ministère des Transports sont nombreuses, je voudrais, si on me le permet, que l'on change de sujet. Dans le domaine du transport en commun, il y a une mention...

M. Vaillancourt (Orford): En ce qui me concerne, j'ai fini. Je voulais tout simplement dire au ministre qu'il y avait un problème. Le ministre est au courant qu'il existe un problème. Tout ce que je lui demanderais c'est de mandater quelqu'un pour essayer de le régler dans le plus bref délai possible.

M. Lessard: Des fois, je voudrais bien être Salomon, mais je ne le suis pas.

M. Mailloux: J'imagine qu'on aura d'autres occasions, forcément, de revenir sur un problème qui... J'espère qu'il ne restera pas éternel, mais qui va durer un certain temps. Sans oublier ce problème, il y a une mention dans le transport en commun relativement au transport des handicapés. Vous avez, je pense, ici, un organisme dans la région de Québec qui est subventionné par le ministère des Affaires sociales et possiblement, par le ministère des Transports. Ce que je voudrais surtout savoir du ministre, c'est ceci...

M. Lessard: Au début, on avait commencé une participation 50/50 avec le ministère des Affaires sociales. L'an dernier on nous a transféré le tout.

M. Mailloux: Ce que je voudrais savoir du ministre, c'est ceci. Il y a quand même de nombreux handicapés physiques dans le Québec. Je dois confesser... Je ne dirais pas ma négligence, mais le problème s'accroît quand même d'année en année. Je vois une association comme celle que j'ai dans Charlevoix qui a près de 500 handicapés physiques qui sollicitent du ministère des Transports, comme d'autres régions doivent solliciter pour leurs membres, des facilités à même les transports en commun. Est-ce que le ministère des Transports dans sa politique générale pour l'année qui s'en vient et les années qui s'en viennent, ira de l'avant pour tâcher de faciliter le transport des handicapés qui peuvent encore oeuvrer avec le peu de santé qui leur reste. Quelles sont les intentions du ministère des Transports, en deux mots, dans le domaine du transport des personnes qui sont désavantagées?

M. Lessard: En vertu de la loi 9, la Loi sur les handicapés, le ministère des Transports est responsable, actuellement, de l'élaboration d'une politique de transport des handicapés dans le cadre de cette loi. J'ai justement, ici, un mémoire qui devrait être présenté au Conseil des ministres pour approbation, dans lequel on élabore la politique du transport pour handicapés. Les commissions de transport qui sont actuellement ou qui seront obligées, ainsi que les corporations intermunicipales de transport, en vertu de la loi 9, je pense, de présenter leurs plans de transport pour handicapés avant le 1er avril 1980. Les commissions de transport et les corporations intermunicipales de transport devront nous présenter leurs plans et le gouvernement du Québec va présenter lui-même au Conseil des ministres un projet où nous devrons participer au financement du trans-

port des handicapés pour une somme, une participation et un pourcentage assez importants.

M. Mailloux: Ce sont des critères que vous établirez dans le temps.

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: A présent, voici la question supplémentaire que je voulais poser. Forcément, tout le Québec n'est pas couvert par des commissions de transport. Quant à la province, pour les milieux ruraux où il y a quand même des handicapés physiques assez nombreux, est-ce que — peut-être pas demain matin — mais en collaboration avec le ministère de l'Éducation, par le biais du transport scolaire qui est organisé par les commissions scolaires et payé encore par le ministère des Transports, en collaboration avec ces ministères, le ministère des Transports et le ministère des Affaires sociales, est-ce qu'on ne devrait pas envisager dans les prochains mois que certains transporteurs scolaires dans des régions où les handicapés physiques sont nombreux, certains autobus — je conviens des difficultés de techniques que ça va apporter, étant donné la façon dont est construit un autobus scolaire — est-ce qu'on ne pourrait pas, quand même, regarder attentivement si certains véhicules qui font du transport scolaire ne pourraient pas également servir au transport d'handicapés d'un endroit à l'autre de ces comtés? C'est un problème qui prend de l'ampleur depuis quelques années. Cela est arrivé au moment où j'étais titulaire du ministère. Je sais que le ministre doit avoir des doléances actuellement. C'est un problème qui va en s'accroissant et je pense bien que pour une collectivité désavantagée, il va falloir qu'on se penche avec attention sur ce qui pourrait être fait dans les transports existants là où il n'y a pas de commission de transport.

M. Lessard: Pour cette année et les quelques années à venir... il reste que nous aurons certainement des revendications, et j'en ai déjà, venant de régions comme la vôtre et comme la mienne. Nous avons l'intention d'élaborer un plan qui va couvrir un certain nombre de municipalités à densité de population moyenne, parce que vous conviendrez que ce n'est pas facile d'organiser le transport pour les handicapés dans des régions comme les nôtres. Les handicapés ne sont pas vraiment concentrés dans des limites géographiques restreintes et précises.

Nous allons devoir répondre d'abord aux besoins premiers — un certain nombre de villes seront couvertes par la politique que je soumettrai au Conseil des ministres... Dans le cadre de votre suggestion, c'est que, d'abord, il y a des problèmes. On avait envisagé, par exemple, lorsqu'on est allé en soumissions avec GM pour les 1200 autobus, d'utiliser ou d'avoir un peu le genre d'autobus qui existent aux États-Unis: le parapet peut se baisser, etc. Techniquement, on m'indiquait qu'ici, avec le climat qu'on a, c'est extrême-

ment difficile. D'ailleurs, vous devez en être informé.

Alors, on va avoir un plan qui va couvrir les régions à moyenne densité, mais des municipalités pourront y avoir accès. Ce sera fait dans le cadre, quand même, d'une étude de nécessité. On devra répondre aux besoins les plus stricts, sinon vous savez très bien que les coûts vont devenir exorbitants.

M. Mailloux: M. le Président, quant au programme 1, il me reste un dernier sujet à traiter qui n'est pas un sujet mineur. C'est le problème du taxi qui est essentiellement du transport en commun également. Est-ce que les dernières lettres qui ont été envoyées au ministre — je ne voudrais pas les lire, parce qu'il y a des commentaires qui ne sont pas élogieux... A l'arrière de l'une, on m'a écrit une déclaration qui avait été faite avant que le Parti québécois arrive au pouvoir. C'est un de vos collègues qui l'avait faite. Il a un langage bien châtié, c'est notre leader parlementaire ministériel. Il avait dit ceci: En avril 1970, M. Claude Charron aurait déclaré, au 14110, Beaudoin, Montréal: "On connaît vos problèmes, on connaît vos problèmes. Laissez-nous prendre le pouvoir et vous allez voir qu'on va régler ça vite". Depuis le 15 novembre, tout ce qu'on a eu, c'est la déclaration du ministre Lessard: "Je n'ai pas été nommé ministre pour régler vos maudits problèmes".

Qu'est-ce que le ministre des Transports aurait réellement à dire quant au règlement du problème du taxi? Nie-t-il cette déclaration et la déclaration précédente de son honorable collègue?

M. Lessard: Je dois d'abord nier avoir fait une telle déclaration. Je ne me souviens...

M. Mailloux: ... nier.

M. Lessard: C'est ça; je ne me souviens pas d'avoir... D'ailleurs, vous conviendrez avec moi que ça ne correspondrait pas du tout à la réalité. Comme je connais le milieu du taxi actuellement, leur avoir affirmé une telle chose, j'aurais eu des réactions très fortes de leur part.

Une Voix: Vous allez avoir des problèmes pour avoir des taxis.

M. Lessard: Là, je vais avoir des problèmes pour avoir des taxis!

Disons que c'est exact qu'il y a un problème très sérieux; on a quand même pris des mesures. D'abord, il y a un problème de discussion et de dialogue, c'est-à-dire que si vous regardez la période moyenne d'un administrateur, en fait des ligues, particulièrement la ligue de Montréal, je pense que c'est entre trois et quatre mois, de telle façon qu'on ne sait pas trop qui sont les véritables représentants des taxis actuellement. Les ligues de taxis, dans la région de Montréal, vivent des problèmes internes — il faut quand même le souligner — très sérieux.

Nous avons demandé à une firme, le Centre des ressources humaines, la firme CERHU, de faire une consultation de l'ensemble des ligues qui fonctionnent dans tout le Québec. J'ai ce rapport, je le rendrai public d'ici quelque temps. J'aurai des contacts avec différentes ligues. On pourra peut-être, à la suite du rapport CERHU, envisager la convocation d'une commission parlementaire, comme je l'avais mentionné en Chambre, mais je me demande si ce serait là une véritable solution, puisque chacune des ligues a été consultée par le Centre des ressources humaines. Il y a des recommandations qui nous sont faites dans ce rapport. On se demande si on ne devrait pas, plutôt qu'une commission parlementaire, passer immédiatement aux actes et présenter des amendements au règlement 6.

M. Mailloux: Je suggère au ministre des Transports de consulter son collègue psychiatre, M. Camille Laurin, qui avait onze points par lesquels il pouvait régler tout le problème du taxi. Cela pourra peut-être aider à la solution d'un problème difficile.

M. Lessard: Je vais vérifier ça.

Le Président (M. Jolivet): D'autres questions? M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: Dans le transport des marchandises, il y a la question des balances et des policiers, si on peut les appeler ainsi. Peut-on en discuter ou si ça peut aller à l'élément 2?

M. Lessard: Le contrôle du transport, c'est programme 2, élément 3.

M. Russell: On peut aller à 2; d'accord on attendra.

Le Président (M. Jolivet): Le programme 1, éléments 1, 2 et 3 sont adoptés. Le programme 2. M. le ministre, avez-vous des déclarations à faire?

Information, contrôle et sécurité

M. Lessard: Oui, ce matin j'ai souligné l'importance de la sécurité routière. Je pense que depuis deux ans — cette année et l'an dernier — un effort a été fait au ministère des Transports, à la suite de problèmes soulevés, particulièrement lors de l'accident d'Eastman et à la suite du rapport de IDEACOM. Nous avons dû envisager des mesures pour améliorer la sécurité routière au Québec.

Il faut souligner ceci — c'est quand même important — c'est que nous avons le plus haut taux d'accidents dans l'ensemble du monde entier. Notre première cause d'accidents chez les jeunes de 15 à 24 ans, est justement les accidents automobile. C'est pourquoi nous avons modifié l'émission du permis de conduire. Le permis sera maintenant provisoire pour deux ans. S'il y a des

questions, je pourrai vous expliquer ce qui se passera après deux ans, c'est-à-dire renouvellement automatique ou encore tests d'aptitudes etc. Cela, non seulement pour les jeunes, mais pour l'ensemble des citoyens, des nouveaux conducteurs.

Nous avons dû, aussi, prendre des mesures énergiques concernant les examens qui ont été modifiés. Surtout que maintenant, au lieu de faire un échantillonnage pour faire passer l'examen, par exemple, à un par cinq, tous les étudiants qui sortent des écoles de conduite devront maintenant passer des examens d'école de conduite du bureau des véhicules automobile.

Nous envisageons aussi des mesures très importantes concernant le transport en commun, en fait le transport par autobus, nous avons déjà modifié les permis de conducteur d'autobus. Nous avons maintenant trois catégories de permis de conducteur d'autobus. Nous avons aussi, dans le cadre d'améliorations de la sécurité routière — parce que nous pensons qu'il faut absolument intéresser le jeune à la sécurité routière — élaboré tout un programme de jeux qui commence à la maternelle, qui va jusqu'au collégial; jeux que j'ai annoncés ce matin: "Sagix", "Maxi-100" etc., pour faire connaître aux jeunes la signalisation routière. J'ai eu l'occasion de constater avec mes jeunes qu'ils connaissent mieux la signalisation que je la connais parfois moi-même. Je pense que cela a vraiment eu une influence marquée chez les jeunes au Québec, parce qu'on nous en parle dans les écoles.

Il y a d'autres mesures. Je ne suis pas préparé, mais cela résume à peu près. C'est certain qu'il y a eu une augmentation du budget. "Tout le monde s'attache au Québec", sur la ceinture de sécurité, il y a eu cette année aussi, par exemple, en collaboration avec le ministère de la Justice, des infractions concernant le fait que certaines personnes ne portaient pas la ceinture de sécurité. Nous voulons faire une analyse actuellement — d'ailleurs elle est commandée — pour savoir pour quelles raisons véritablement les gens ne bouclent pas leur ceinture de sécurité. Nous avons l'intention d'accentuer encore ces programmes, parce que c'est un problème très sérieux au Québec.

Cela résume un peu. Si vous avez d'autres questions, je suis à votre disposition.

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

M. Mailloux: Cela n'est pas mon intention de charrier sur un phénomène sur lequel j'ai été assez attentif au moment où j'ai été présent au ministère des Transports. Je sais qu'on part dans le Québec de très loin dans la conduite automobile et je pense qu'on peut quand même féliciter ceux qui s'occupent de sécurité routière au ministère des Transports, parce qu'avec un tel record et les gains quand même qu'on connaît depuis qu'on a apporté une attention plus particulière à tous les problèmes de sécurité routière et toute l'invitation

qui a été faite au public, il y a quand même une certaine amélioration qui s'est produite devant la tragédie. On peut quasiment appeler cela la tragédie nationale des Québécois, quand on constate que dans les dix dernières années, on m'avait déjà dit que c'était une vingtaine de mille morts et près d'un demi-million de blessés; c'est un peu fantastique comme coûts sociaux et comme coûts économiques. Cela n'a aucun bon sens. Un avion va tomber et cinq personnes vont mourir, tous les journaux vont avoir des manchettes en première page. Dix, quinze ou seize personnes vont se tuer toutes les fins de semaines, et c'est comme si quelques souris avaient été écrasées dans la rue, excusez l'expression. C'est à peu près de cette façon qu'on réagit dans le public. J'encourage le ministre des Transports et son ministère à poursuivre ce que j'avais tenté de commencer dans des situations difficiles.

(17 h 15)

Je voudrais que le ministre me dise, quant à la loi 13 qui avait été adoptée, qui m'avait été sollicitée par la Chambre... Il y avait d'abord une obligation qui avait été faite aux conducteurs, qui pour des raisons de santé ou de nervosité ne voulaient pas s'attacher, d'obtenir des certificats médicaux faisant la preuve d'obésité, de maladie nerveuse, etc. Je voudrais qu'on me dise tantôt si certains médecins ont abusé du certificat type qui était mis entre leurs mains à l'endroit de certains de leurs patients, les dégageant trop facilement de l'obligation et, s'il n'y a pas eu de tels abus, est-ce que c'est parce que les corps policiers — que je ne blâme pas parce qu'ils obéissent quand même à des ordres — semblent depuis quelques mois mettre un peu plus l'accent sur l'obligation que fait la loi de porter la ceinture de sécurité? N'y a-t-il pas une tolérance qu'on a sentie dans le public, un laisser-aller des corps policiers quant aux obligations de la loi? Je pense que s'il y a eu dans d'autres pays, dans d'autres provinces, des gains considérables, on doit quand même ne pas laisser à la légère ces obligations-là.

Je voudrais qu'on me donne tantôt le nombre de certificats médicaux qui ont pu être émis par des médecins et qu'on me dise si on a constaté des abus. Je voudrais qu'on me dise également, quant à la ceinture de sécurité, quelle est la graduation qu'on peut constater dans les infractions. Également, — je vais poser toutes mes questions d'un trait — le ministre a parlé de plusieurs campagnes de sensibilisation à l'endroit des jeunes, des écoliers et d'autres. Il semblerait y avoir un décalage entre les montants mentionnés pour les différentes campagnes et les chiffres que donnent les engagements financiers. Cela totaliserait environ \$1 160 000, alors que la nomenclature donne à peu près \$782 000. D'où vient une telle différence?

M. Lessard: Vous avez là...

M. Mailloux: Il y a des campagnes qui sont mentionnées.

Une Voix: C'est le numéro de l'engagement.

M. Mailloux: Je ne voudrais pas donner le numéro de l'engagement. Je pourrais donner 202, Cossette et Associés, \$40 000; engagement 300, Cabana, Séguin Inc., \$300 000.

M. Lessard: Vous dites que...

M. Mailloux: Cela totaliserait \$782 000, alors que les engagements financiers disent qu'il s'est dépensé un montant d'environ \$1 100 000.

M. Lessard: Est-ce que vous avez l'entente avec la ligue de sécurité?

M. Mailloux: ... Québec, \$637 000, oui. 137, \$110 000, la Fédération québécoise de cyclo-tourisme; Les Productions La Fabrique, \$25 000.

M. Lessard: D'abord, pendant qu'on va vérifier cela, je dois dire que M. Laflamme, le directeur du Bureau des véhicules automobiles, pourra répondre aux questions précises. On vient de me donner les informations et il est certain qu'il faut avoir la collaboration du ministère de la Justice et du ministère des Transports concernant l'application des mesures de sécurité. Cette collaboration doit même s'élargir au ministère de l'Éducation et à différents organismes tels que l'Office de la protection du consommateur, particulièrement, concernant la Régie de l'assurance automobile. Alors, j'envisage de recommander, un peu comme cela se fait en Belgique, la constitution d'un comité interministériel avec un genre de secrétariat qui aurait justement pour objectif de coordonner, dans le sens du rapport Jodoin, l'ensemble des ministères pour en arriver à une meilleure application des règlements de la route et à une meilleure connaissance et à un meilleur enseignement de la conduite automobile. Je pense que chacun prend conscience maintenant, mais, malheureusement, comme le disait le député de Charlevoix tantôt, assez peu vite puisqu'il est exact que, quand on parle, par exemple, de quinze décès les fins de semaine, cela ne fait pas tellement les grosses manchettes de journaux... Il va falloir que les media d'information traitent beaucoup plus de la sécurité routière qu'on le fait actuellement.

Concernant maintenant les informations que me demandait le député de Charlevoix, en 1978 il y aurait eu 48 000 infractions enregistrées par la Sûreté du Québec seulement contre des individus qui ne portaient pas la ceinture de sécurité. En fait, on n'a pas de chiffres des communautés urbaines mais, par la Sûreté du Québec, 48 000 infractions.

Il y aurait eu environ 50 000 certificats émis par des médecins entre 1976 et 1978 et les plus fréquentes raisons seraient les cas post-opératoires, la claustrophobie et les infirmités.

M. Mailloux: Sans avoir décelé d'abus flagrants de la part de certains médecins.

M. Lessard: On m'indique qu'on n'a pas fait d'analyse systématique mais, quand j'envisage 50 000, je ne trouve pas cela tellement excessif par rapport aux 3 500 000 permis que nous émettons chaque année.

Pour la publicité, voici le résumé des dépenses pour 1978/79: placement d'annonces payées directement, journaux, radio et TV: \$107 169.37; contrats d'agences: \$600 717.83; deux films, l'Or bleu du Québec: \$60 000 — c'est le fleuve Saint-Laurent — et Attachons-nous: \$15 000; ce qui fait une somme totale de \$782 887.20.

Maintenant, dans les publications du ministère: \$960 597.90; cela comprend le guide de l'automobiliste, les cartes routières, etc. Je pourrais vous donner la liste des publications du ministère si vous le jugez à propos, et les services professionnels divers: \$101 571.16; ce qui fait un grand total de \$1 845 056.26.

M. Mailloux: Quand on constate une baisse de \$108 000 dans les montants accordés cette année malgré l'augmentation des coûts de la sécurité routière, je ne voudrais pas accuser le ministre d'avoir apporté moins d'attention mais est-ce que c'est parce qu'il y a eu des engagements antérieurs et que l'année apportera moins de dépenses? Qu'est-ce qui se produit?

M. Lessard: Il y a une question de transfert. En 1978/79, on avait pour les chemins des subventions aux clubs de motoneige de \$750 000; on prévoit cette année \$500 000; ce qui veut dire \$250 000 de moins.

M. Mailloux: Est-ce qu'il y a moins de clubs de motoneige ou est-ce qu'il y en a moins qui se sont qualifiés?

M. Lessard: Avec le temps, je pense que les clubs agréés deviennent moins nombreux ou les clubs à agréer deviennent moins nombreux.

M. Mailloux: Est-ce que l'on me dirait également quant aux limites de vitesse qui ont été réduites un peu partout, est-ce que vous constatez, année après année, qu'il y a amélioration ou si le nombre d'infractions indique que les gens continuent à violer systématiquement la loi et qu'ils ont difficilement accepté des contraintes telles que celles apportées sur une autoroute comme la Transcanadienne?

M. Lessard: Est-ce que vous permettez que M. Laflamme réponde?

M. Mailloux: D'accord, en votre nom.

M. Lessard: C'est une évaluation globale que je vais apporter. Le nombre d'infractions globalement a continué à être sensiblement le même sauf que la vitesse excédentaire à la vitesse permise a continué d'être à peu près la même. Si on excédait en moyenne de 15 milles à l'heure la vitesse permise, on continue d'excéder d'à peu près 15

milles à l'heure la vitesse permise sauf qu'en ayant diminué les limites de vitesse, objectivement... Autrement dit, si la limite de vitesse était 70 milles à l'heure, on dépassait de 15 milles à l'heure donc 85, alors que la limite de vitesse étant de 60 maintenant, on fait du 75.

M. Mailloux: Il faut que les conducteurs dépassent à peu près toujours du même pourcentage les limites permises.

M. Lessard: On peut conclure que les limites de vitesse ont été, effectivement, baissées. Quand je dis effectivement, je dis dans la réalité, légalement...

M. Mailloux: Les limites de dépassement ont été maintenues.

M. Lessard: Les limites de dépassement ont été maintenues.

M. Chevrete: Il y a un principe qui disait que les policiers laissaient passer à peu près une vitesse de dix milles à l'heure. Je crois que les gens s'en tiennent au dicton populaire.

M. Mailloux: Je pense que ce n'est pas un principe. C'est pour quantité de facteurs ou avant d'aller faire la preuve devant un tribunal, un certain bénéfice du doute est accordé.

M. Chevrete: De bouche à oreille, ils disent toujours la police permet dix milles.

M. Vaillancourt (Orford): Ils toléraient, disons, dans une zone de 70 milles, ils toléraient jusqu'à 79 milles à l'heure. Aujourd'hui, c'est en kilomètres. C'est 100 kilomètres.

M. Lessard: 100 kilomètres, ce qui fait environ 62 milles.

M. Vaillancourt (Orford): Ils doivent tolérer jusqu'à combien?

M. Lessard: Ils tolèrent 112.

M. Vaillancourt (Orford): 112?

M. Lessard: C'est sûrement une question de preuve de lecture à leur équipement.

M. Mailloux: Est-ce qu'on me dirait les dernières statistiques du BVA? Elles ne sont pas encore à la disposition du public, je pense, pour la dernière année. Cela se compile quelques mois après, à moins que je n'en aie pas pris connaissance; ce que je veux savoir, en deux mots, est-ce que quant aux mortalités et quant aux accidentés, aux humains, je ne parle pas de la quantité d'accidents, je sais que malgré la diminution du parc automobile, elle a tendance un peu à progresser. Est-ce qu'on constate que la diminution qu'on remarquait depuis les contraintes se maintient?

M. Lessard: D'après les chiffres que je possède, depuis particulièrement 1974, je pense, il y a eu une diminution de 2000. Cette année, on serait autour de 1600, je pense, alors, M. Laflamme pourrait donner plus d'explications.

En fait, il y a une diminution presque... On est parti en 1973 de 2200 et on a diminué régulièrement. L'année dernière, on était à 1556. Cette année, les statistiques officielles ne sont pas encore disponibles à cause des délais de compilation de ces centaines de milliers de rapports. On constate qu'on a frappé une nouvelle pente. On doit remonter de quelques dizaines. On doit être autour de 1600.

M. Mailloux: Quant aux blessés, de 55 000 qu'on avait atteint dans le Québec annuellement, il y avait eu une baisse d'environ 8000 après la loi 13. Est-ce que cela se maintient ou s'il y a augmentation des blessés également?

M. Lessard: La tendance est générale et elle est générale non seulement au Québec, mais dans toutes les provinces et dans tous les états américains. J'ai fait faire une étude pour tâcher de découvrir pourquoi cela recommence et je n'ai pas eu de réponse.

Autrement dit, il n'y a pas de baisse sensible au niveau du nombre de blessés.

M. Mailloux: M. le Président, c'était le dernier commentaire que je voulais faire parce que je pense que l'assurance automobile et les réductions de primes qu'on pourra obtenir sont directement assujetties au nombre d'accidents.

La dernière question que je voulais poser est la suivante: Est-ce qu'on me dirait ce que vous versez aux caisses populaires quant à l'immatriculation? Est-ce que c'est un dollar par émission d'immatriculation? La commission? Précédemment, ils avaient \$0.50 par immatriculation. Ils avaient demandé au moins \$1. Je ne sais pas si cela leur a été accordé ou si cela l'était, mais les caisses populaires, je pense qu'il leur est versé \$1.

M. Lessard: En fait, c'est selon la complexité des enregistrements. C'est \$1 ou \$1.50.

M. Mailloux: Si c'est un véhicule de promenade, cela peut être \$1. Si c'est davantage.

M. Lessard: C'est cela. Si c'est transfert de permis, c'est \$1. C'est cela. Renouvellement et transfert, \$1.

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

M. Russell: M. le Président, mes questions sont relatives aux gardiens de sécurité — je ne sais pas si on les appelle les policiers — habillés en bleu, les autos bleues qui font la surveillance du poids des camions. Les camionneurs les appellent "les bleus", on va les appeler "les bleus" dans ce cas. Quel est le nombre? Est-ce que le nombre a été augmenté depuis le dernier budget?

M. Lessard: 179, c'est-à-dire 171 comblés et 17 à combler, pour 1979.

M. Russell: Est-ce que ce sont les mêmes postes qui existaient l'an dernier? L'an dernier, on avait 171 en 1978 et cette année, 1979/80, on a 17 postes à combler. En fait, par rapport aux années antérieures, l'an dernier, on a obtenu l'autorisation du Conseil du trésor d'ajouter globalement une cinquantaine de...
(17 h 30)

M. Russell: Est-ce que ces gens sont obligés de suivre les mêmes examens?

M. Lessard: Pas exactement les mêmes cours...

M. Russell: Les mêmes cours.

M. Lessard: Que la Sûreté du Québec? Non, pas exactement les mêmes cours; je pense que la période est moins longue.

M. Russell: Elle est moins longue.

M. Lessard: Oui, et ils ont une formation spécialisée.

Dans ce sens, c'est plus complexe que pour la Sûreté du Québec, parce que ces gens ont une formation vraiment spécialisée sur l'application du Code de la route, particulièrement, de la Loi des charges axiales.

M. Russell: On reçoit beaucoup de plaintes de la part des camionneurs pour ces costumes bleus qui se promènent avec des petites balances et qui pèsent une roue à la fois. Est-ce que le ministre juge que cette façon de procéder est adéquate et raisonnable?

M. Lessard: Je pense qu'il faut quand même — j'ai modifié les amendes à la Loi des charges axiales en décembre 1978 — bien comprendre une chose, c'est certain que c'est un peu comme les gens de la Sûreté du Québec qui ne sont pas particulièrement aimés quand ils nous collent une infraction au Code de la route. Alors, c'est un peu la même chose concernant la Loi des charges axiales. Nous avons fait des balances pour vérifier si la Loi des charges axiales était appliquée. Vous conviendrez avec moi — j'ai déjà donné des statistiques en décembre 1978 — que la construction des routes coûte de plus en plus cher et qu'il faut faire en sorte qu'on respecte la Loi des charges axiales ou le règlement des charges axiales.

Mais ce que je peux dire, par exemple, c'est qu'au Québec, malgré le climat — on m'a déjà demandé d'augmenter la possibilité du poids total en charge — on est déjà au-dessus de toutes les provinces canadiennes. Il faut donc prendre des mesures. Comme la sécurité routière, c'est en vue de la protection du réseau routier qui coûte quand même, comme on l'a vu et comme on le verra, à entretenir près de \$300 millions. Il faut quand même prendre en considération la conservation du réseau et prendre les mesures nécessaires

pour protéger notre réseau, sinon c'est l'ensemble des citoyens qui devront payer.

Maintenant, selon le nouveau système d'amendes que j'ai fait adopter par l'Assemblée nationale, maintenant on paie véritablement selon les dommages faits au réseau routier, alors qu'avant le petit camionneur devait payer passablement cher. D'ailleurs, à plusieurs reprises, le député de Charlevoix a dû intervenir pour corriger la situation.

M. Russell: Ma question est celle-ci: Plusieurs se plaignent que ces balances ne sont pas adéquates pour justifier une amende dans bien des cas. Est-ce qu'il y a eu des causes qui ont été plaidées et a-t-il été prouvé que ces balances étaient justes?

M. Lessard: Oui, il y a eu des causes. Je pense qu'il y a eu une cause, mais on m'indique qu'on est en train, avec le Centre de recherche industrielle du Québec, le CRIQ, d'analyser une nouvelle technique ou d'expérimenter une nouvelle technique de pesée. Je pense qu'il y a eu une cause. M. Baril.

La balance comme telle est juste, il y a un coefficient d'erreur de moins de 1%, ce qui est reconnu comme étant juste dans les capacités d'un devis technique pour pesée. Par contre, ce qui a amendé des poursuites contre le ministère, c'est que ces balances n'avaient pas été calibrées par les poids et mesures du gouvernement fédéral qui doit calibrer ces balances. Cette situation se corrige, parce qu'on aura au Québec un ensemble d'étalons de mesures qui servira à calibrer les balances qui sont utilisées par le ministère et ces poids seront à leur tour calibrés par les poids et mesures du gouvernement fédéral. C'est de cette façon que le ministère s'oriente.

M. Russell: Il y a beaucoup de difficulté, surtout pour les transporteurs en vrac lorsqu'ils transportent du gravier et qu'ils empruntent les routes du gouvernement, si on peut dire, à peser une roue à la fois. C'est évident que ce n'est pas facile de charger de façon juste et égale.

M. Lessard: Avec notre nouveau règlement, maintenant, ce n'est plus dans ce sens que cela se dirige, on tient compte de l'ensemble des essieux maintenant. On pèse le premier essieu, le deuxième...

M. Russell: Est-ce que le ministre a l'intention d'augmenter le nombre des balances sur les routes pour pouvoir avoir un meilleur contrôle?

M. Lessard: On m'indique actuellement qu'on aurait 200 balances. Il y a eu des plaintes selon lesquelles des régions étaient vraiment balancées et que d'autres régions ne l'étaient pas de telle façon que, quand on voyageait d'une région à l'autre, particulièrement ici dans la région de Québec, à ce moment-là, on pouvait être arrêté ou ne pas l'être quand on n'avait pas de balance dans

les régions. On envisage d'augmenter les balances fixes. Il faut faire une distinction, ce n'est pas... Le dynamomètre, c'est la balance manuelle. On augmenterait de 20 les balances fixes.

M. Mailloux: Le ministre affirme qu'il va augmenter les balances fixes de 20 durant l'année fiscale?

M. Lessard: Je ne sais pas, un instant. On va demander l'augmentation de 20 balances fixes. Cela dépend. Comme cela amène des amendes, le ministre des Finances peut peut-être les accepter.

M. Russell: Est-ce que réellement cela amène beaucoup d'amendes ou si la situation se stabilise dans le Québec, que les gens sont plus prudents?

M. Lessard: J'ai eu l'occasion de constater, comme d'autres l'ont fait avant moi, lorsque j'ai reçu des plaintes de certaines régions du Québec que, selon un rapport qui m'a été remis au ministère des Transports, la multiplication des amendes par individu n'était pas aussi importante qu'on le pensait mais, que de façon systématique, des compagnies ou des transporteurs — je pense que le député de Charlevoix a eu à faire les mêmes constatations que moi — ne respectent pas la Loi des charges axiales. Dans un cas en particulier, c'était vraiment systématique, cela devenait de la mauvaise foi.

Au niveau du ministère de la Justice, quand il y a un léger décalage, même si un agent routier arrête quelqu'un pour une infraction, à cause justement de ce pourcentage de 1% qui peut jouer sur les dynamomètres et aussi parce que l'infraction n'est peut-être pas tellement importante, au ministère de la Justice, bien souvent, on retient ces infractions qui ne sont pas très importantes. Il reste que nous disons à nos agents: Vous devez faire respecter la Loi des charges axiales parce que si on tolère cela, c'est tout le réseau routier qui va y goûter.

M. Russell: En ce qui concerne l'émission des permis par les caisses populaires, est-ce que ceci va entraîner une diminution du personnel au ministère des Transports?

M. Lessard: On ne peut pas dire que ceci a entraîné une réduction du personnel au ministère des Transports puisque le Bureau des véhicules automobiles a dû donner des services supplémentaires; particulièrement toute la perception des primes d'assurance automobile relève maintenant du Bureau des véhicules automobiles. En même temps, on était, dans certaines régions du Québec, passablement en retard sur les examens de conduite automobile. Et à cause de la sécurité routière, le Bureau des véhicules automobiles prend de plus en plus de responsabilités. Cela n'a pas augmenté, ce serait plutôt un déplacement. C'est-à-dire qu'on s'en tient — cela a été une augmentation d'effectif d'à peu près zéro — au même nombre d'employés, mais c'est un déplacement;

les employés prennent des responsabilités nouvelles.

M. Russell: Est-ce que le nombre de permis émis par les caisses populaires comparativement à ceux émis préalablement a augmenté de beaucoup?

M. Lessard: En fait, les caisses populaires émettent deux fois plus de permis que sous l'ancien système privé. Disons que les caisses populaires émettent 39% des permis pour un total de \$1 461 201; les émissions postales régulières, environ 9%; les bureaux du gouvernement, \$982 000. En fait, il y a eu des bureaux privés qui ont été conservés jusqu'au 1er avril pour une émission de \$655 758.

Donc, les caisses populaires, 39% — si je résume — les bureaux du gouvernement, 26% et, l'an passé, les bureaux privés, qui n'existent plus maintenant, 17,7%. C'est pour 1978.

En 1979, les caisses populaires ont émis 56% des permis; les émissions postales, 13%; les bureaux du gouvernement, 22%; les commerçants, les garages, 1% et les bureaux privés, à peu près zéro. Il n'en existe plus.

Le Président (M. Jolivet): Donc, compte tenu qu'il y a un vote, nous allons ajourner à 20 heures ce soir.

Une Voix: Le programme 2 est-il adopté?

Le Président (M. Jolivet): Non, il y a encore des questions.

M. Mailloux: Il reste trois ou quatre questions seulement.

Suspension de la séance à 17 h 42

Reprise de la séance à 20 h 9

Le Président (M. Jolivet): A l'ordre, messieurs! La commission permanente des transports se réunit à nouveau pour continuer l'étude des crédits du ministère des Transports. Nous en étions au programme 2. Il restait une couple de questions de la part du député de Rouyn-Noranda, je pense, et du député de Charlevoix. Nous allons commencer par le député de Rouyn-Noranda.

M. Samson: Au programme 2, M. le Président, pour ne pas que ce soit trop long, apparemment, il y a une partie de hockey qui intéresse pas mal de monde...

Une Voix: Y compris le député de Rouyn-Noranda.

M. Samson: Oui, cela m'intéresse aussi, M. le Président. Je plaide coupable. Je voudrais demander au ministre, relativement à la sécurité dans les

transports... j'imagine qu'on pourrait, à ce moment-ci, poser une couple de questions sur le rapport Jodoin. Dans les recommandations du rapport Jodoin, à la recommandation no 2, l'implantation d'un programme d'inspection obligatoire, j'aimerais savoir du ministre si on prévoit que cette recommandation sera mise en application et vers quelle date.

M. Lessard: Je devrais rendre public, d'ici à quelques semaines, un ensemble de mesures assez énergiques concernant le transport par autobus en relation avec les recommandations du rapport Jodoin. Ce ne sera pas nécessairement exactement les recommandations du rapport Jodoin. Cela va tenir de l'esprit du rapport Jodoin, cela va respecter l'esprit du rapport Jodoin. La vérification sera nécessaire, une vérification tous les trois mois, mais ce ne sera pas comme tel le ministère des Transports qui va faire faire la vérification. On va prendre les mesures nécessaires afin que les transporteurs soient dans l'obligation de faire au moins une vérification tous les trois mois et les amendes, lorsqu'on constatera que ces vérifications n'auront pas été faites, existeront, parce qu'actuellement, même si on n'a pas ses papiers — on a fait cela un peu pour répondre à un besoin urgent — il n'y a pas d'amende comme telle. On peut seulement prendre l'autobus et le retarder, des fois, de 24 heures, etc.

Il y aura donc des mesures qui vont prévoir des conséquences économiques pour le transporteur si ces vérifications ne sont pas faites tous les trois mois avec la responsabilité d'avoir un mécanicien compétent. Cependant, ce n'est pas nécessairement une solution que les vérifications soient faites seulement tous les trois mois. Il faut quand même conscientiser le transporteur dans le sens qu'il est possible qu'il y ait eu vérification, par exemple, au cours d'une journée ou d'une période donnée, mais que, trois ou quatre jours après, il y ait des bris importants et dangereux au véhicule et que l'autobus soit aussi dangereux, trois, quatre ou cinq jours après la sortie du garage qu'après trois mois. Dans ce sens, il va falloir aussi conscientiser, par des moyens que je présenterai au Conseil des ministres bientôt — disons que nous avons un résumé de ces moyens actuellement — afin que le transporteur soit sensibilisé, comme on le fait au niveau de la Commission de transport de la CUM, au niveau de l'ensemble des commissions de transport et au niveau aussi des grandes compagnies. Vous verrez, dans le rapport Jodoin, que la moyenne d'accidents, au niveau des commissions de transport et au niveau des grandes compagnies — je ne donnerai pas de nom — le taux d'accidents est très faible parce qu'il y a une vérification journalière des autobus. Le conducteur doit faire cette vérification journalière et il y a aussi un système d'entretien mécanique assez important.

Il y aura donc des mesures, non pas pour faire en sorte que le gouvernement prenne la responsabilité des transporteurs, parce que ça pourrait se

faire; on va avoir des équipes volantes pour constater s'il y a vérification ou pas des autobus, en collaboration avec le comité qui sera le comité interministériel que je proposerai, quand je le recommanderai... On va avoir la collaboration de la Sûreté du Québec, mais le gouvernement du Québec n'a pas l'intention d'engager 200 autres vérificateurs qui vont se promener sur les routes, parce que ça deviendrait astronomique. Il faut dire que la responsabilité de la sécurité, dans le transport par autobus scolaire ou autrement, doit relever d'abord du transporteur.
(20 h 15)

Il y a aussi une autre chose que constate le rapport Jodoin, c'est qu'une grande partie des accidents sont dus non pas nécessairement aux questions techniques ou mécaniques, mais à l'erreur humaine. Je ne veux pas reprendre un certain nombre de choses, mais il y a eu la côte aux Eboulements, par exemple, il y a eu Eastman. C'est pourquoi on a fait trois types de permis, parce que quelqu'un qui passait un examen pour obtenir son permis de conducteur d'autobus, sur un autobus à manutention automatique, n'était pas nécessairement prêt à conduire un autobus à manutention manuelle, ce qu'on appelle le fameux système de double "clutch"...

Une Voix: En français, c'est "embrayage".

M. Lessard: Double embrayage; je sais que, dans le rapport, on utilise...

M. Chevette: Embrayage non synchronisé.

M. Lessard: En tout cas, je sais que, dans le rapport Jodoin, on utilise un terme très spécifique, mais il m'échappe.

Cela a été des causes d'accidents, donc, on va avoir trois types de permis, les permis 1-1, 1-2 ou 1-3, trois types de permis de catégorie 1. La catégorie 1 s'applique aux permis de chauffeurs d'autobus, et, toujours en descendant, le 1-1 couvre le 1-2 et le 1-2 couvre le 1-3. C'est-à-dire que le permis 1-1 sera celui... L'individu devra passer un examen dans un autobus à manutention fixée, c'est-à-dire que le permis 1-1 à manutention manuelle s'appliquera à un autobus de 24 passagers et plus. Le permis 1-2 sera le permis à manutention automatique, pour un autobus de 24 passagers et plus. Le permis 1-3 s'appliquera aux autobus de 24 passagers et moins.

Il y aura donc trois catégories de permis, mais encore là, et en terminant parce que je ne voudrais pas... Il y a beaucoup de choses, mais surtout la vérification mécanique... La recommandation n'était pas exactement celle du rapport Jodoin, mais je ne voudrais pas expliquer, parce que cela se dirigeait plutôt vers les chauffeurs d'autobus de type urbain, interurbain et de type scolaire. Sur cela je n'étais pas d'accord dans le sens qu'il peut y avoir un chauffeur d'autobus de type scolaire qui puisse très bien conduire un autobus de type urbain. L'important, c'est justement l'embrayage. Ensuite, j'ai parlé ce matin du comité interminis-

tériel de la sécurité. Il y aura donc des mesures assez sévères qui permettront d'améliorer la situation. C'est certain, c'est comme un avion, on ne peut pas faire en sorte qu'on puisse éviter tous les accidents. L'erreur humaine étant ce qu'elle est...

M. Samson: La vérification mécanique, sans que je demande au ministre d'aller dans les détails, parce que s'il y a un document qui doit être déposé bientôt, je suis bien prêt à attendre le document et qu'on l'étudie à ce moment, mais j'attache une grande importance à cette question de la vérification mécanique. Que ce soit sous la forme suggérée par le rapport Jodoin ou sous une autre forme, je ne m'attache pas tellement à l'histoire de la forme et je ne favorise pas non plus cette histoire d'avoir 200 ou 300 inspecteurs sur la route. Cela n'est pas ce qui va régler le problème. Ce qui, à mon sens, peut apporter une grande amélioration à ce problème du danger, parce qu'il y a un danger qui existe, c'est prouvé... Il n'y a peut-être pas eu suffisamment dans le passé de normes que les transporteurs devaient respecter. Je pense que les transporteurs sont parfaitement capables, à condition qu'on établisse un pro forma d'inspections à faire, exactement comme les détaillants de voitures automobiles sont obligés de faire rapport aux compagnies fabricantes de l'inspection de livraison. Ils n'ont pas le choix, quand ils font l'inspection de livraison. Ils ont une liste de choses à vérifier, ils sont obligés de cocher les vérifications faites et de signer les rapports, de sorte que cela permet à la compagnie qui fabrique de savoir que l'inspection a été faite de telle et telle façon. S'il y a un bris quelconque au cours de la période de garantie, je peux vous dire qu'il y a des discussions assez sérieuses qui se font entre le détaillant et la compagnie à ce moment.

Ainsi cette formule me semble être une formule qui pourrait être utilisée par le ministère avec ces compagnies de transport et les obliger à vous fournir ces rapports, que le mécanicien qui fait les vérifications signe de son permis de mécanicien, comme c'est le cas dans d'autres secteurs. Bien sûr, il pourrait y avoir des vérifications occasionnelles par le ministère pour voir si cela s'est bien fait selon les normes que vous avez soumises. Il me semble que ce serait une grande amélioration.

M. Lessard: Vous avez d'ailleurs, dans le rapport Jodoin, la formule type qui est utilisée pour la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal qui comprend environ 28 points de vérification...

M. Samson: C'est à peu près le genre que je suggère.

M. Lessard: ... et c'est exactement dans ce sens que nous nous dirigeons.

M. Samson: Comme les avions, évidemment, ont des systèmes qui les obligent à être très sévères, même si le besoin ne se fait pas toujours sentir, il y a quand même des questions automa-

tiques. C'est dans ce sens qu'on pourrait peut-être arriver à modifier la situation pour l'améliorer sensiblement. Je suis satisfait de cela, M. le Président, compte tenu du fait que le ministre va bientôt déposer des propositions.

M. Lessard: Voici, il faut d'abord que je dépose le mémoire préparé au Conseil des ministres et ensuite je ferai connaître...

M. Samson: C'est en fonction de cela que je suis disposé à ne pas aller plus loin là-dedans parce qu'on va attendre ce que vous avez à dire et on en discutera à ce moment-là.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Charlevoix. M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, je veux juste ajouter à ce que disait le député de Rouyn-Noranda, en ce qui concerne — ce que disait le ministre — la multiplication des permis de conduire. Je peux dire que je ne suis pas tout à fait d'accord. Je pense que quelqu'un qui va conduire un autobus, où il y a des gens impliqués dans le public, devrait obtenir un permis A-1 pour conduire un autobus. Ce n'est pas parce qu'on a une transmission automatique ou une transmission manuelle qu'on peut faire la différence.

M. Lessard: Lisez l'enquête du coroner.

M. Russell: On peut lire l'enquête du coroner mais c'est un domaine où j'ai vécu, que j'ai connu et je peux vous dire une chose: Une personne qui peut conduire un automatique devrait être capable de conduire à vitesses, avec une "clutch" comme vous dites.

M. Lessard: Ah! les deux.

M. Russell: Oui, les deux.

M. Lessard: Ah! d'accord.

M. Russell: Parce que ce n'est pas cela qui fait la différence, ce n'est pas cela qui fait le jugement. Si vous arrivez près d'un accident, le gars qui peut conduire un autobus à "clutch" il va savoir quoi faire avec l'autre aussi. Et l'inverse n'est pas vrai. Donc, on ne devrait pas accepter d'émettre un permis à quelqu'un qui ne peut pas conduire un autobus avec une "clutch", pas plus qu'on va accepter un chauffeur de camion qui ne peut pas conduire avec une "clutch".

M. Lessard: Seulement, l'individu qui va passer son examen sur une transmission automatique, n'aura pas le droit de conduire sur une transmission manuelle. L'individu qui passe son permis sur une transmission manuelle, lui, aura la possibilité de conduire sur...

M. Russell: M. le Président, le ministre va prendre ses responsabilités face aux recomman-

dations de ses fonctionnaires. Je voulais simplement émettre mon opinion...

M. Lessard: D'accord.

M. Russell: ... et je suis complètement en désaccord avec cette formule. Je pense que quelqu'un qui va conduire un autobus devrait être capable de conduire un autobus de tout modèle, de tout type et être capable de le conduire et non se laisser conduire par l'autobus. Je suis en plein accord avec ce que disait le député de Rouyn-Noranda en ce qui concerne les inspections. Vous avez des avions, vous avez le système de "log-book" qu'on avait dans l'armée, vous avez le système que bien des compagnies de transport utilisent, un livre pour le camion et les rapports sont faits soit au millage ou au mois. Toutes les inspections sont rapportées dans ce livre; un inspecteur peut en tout temps arrêter le camion, prendre le livre et vérifier si les rapports sont faits convenablement. C'est la façon de suivre et je pense que c'est peut-être le meilleur système à installer. Comme disait le député de Rouyn-Noranda, cela ne prendra pas une armée d'inspecteurs.

M. Lessard: C'est exactement dans ce sens qu'on se dirige.

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

M. Samson: Oui, dans le même sens, M. le Président, que le député de Brome-Missisquoi quant au permis de chauffeur d'autobus. Juste pour souligner peut-être que s'il n'y avait qu'une forme de permis, c'est-à-dire celui qui est capable de conduire toutes les catégories d'autobus, je pense que ce serait l'idéal. Vous seriez sûr d'avoir toujours un chauffeur apte à conduire le véhicule concerné. Ce qui pourrait être un inconvénient, avec la formule à trois catégories que vous nous avez suggérée, c'est que cela n'élimine pas la tentation qui est bien évidente lorsqu'il s'agit d'une flotte d'autobus et qu'il manque un chauffeur ou deux sur des trajets où on utilise un autobus à conduite manuelle et qu'il n'y a pas de chauffeur disponible de cette catégorie, il y a toujours cette tentation d'utiliser le chauffeur qui est disponible au risque de ne pas se faire prendre.

J'ai la nette impression que dans ce domaine, compte tenu des difficultés et des dangers qui existent, il ne faudrait pas prendre de chance. Il vaut mieux — et je pense que ce n'est pas plus difficile pour quelqu'un qui veut devenir un chauffeur d'autobus, ce n'est pas tellement plus long — apprendre à changer de vitesses sur un autobus de type à transmission standard que d'apprendre à manoeuvrer son véhicule même avec une transmission automatique. Cela ne fait pas tellement de différence pour celui qui aura à demander son permis. Je vous assure que si vous exigez qu'il soit capable de manoeuvrer une transmission de type

régulier pour lui donner son permis, il apprendra facilement. Il trouvera quelqu'un qui le lui apprendra. Je pense qu'on doublerait nos garanties de sécurité si on allait vers ce type de permis plutôt que le type à trois catégories ou la troisième catégorie, dans le cas de celui qui a un permis en sa possession pour conduire un véhicule de type transmission automatique moins 24 passagers qui serait tenté, quand il y a un besoin et que cela presse, de sauter dans l'autre et d'apprendre aux frais des passagers.

M. Lessard: Seulement pour répondre à cela, dans l'aviation, il y a aussi des classes de permis. Il y a différentes classes de permis. D'autre part, il faut tenir compte à un moment donné d'une certaine période de transition. Je suis certain qu'il faut être sévère quant à la sécurité, mais il ne faut pas non plus éliminer complètement tous ceux qui ne peuvent pas conduire tous les différents types d'autobus. J'ai l'impression qu'avec le temps, chacun prendra un permis de classe 1-1, mais il y aura des exigences. On pense avoir, de concert avec le ministère de l'Éducation, des cours non seulement de conduite de véhicule automobile qu'on a déjà, mais des cours de conduite d'autobus. Les exigences seront plus sévères pour un permis de classe 1, c'est-à-dire qu'il faudra plus d'années d'expérience comme conducteur, parce qu'on ne devient pas conducteur d'autobus du jour au lendemain. À l'examen pour l'obtention d'un permis, par exemple, de classe 1-1, les exigences seront plus sévères que pour l'obtention d'un permis de classe 1-2, c'est-à-dire en ce qui a trait à l'expérience de l'individu.

M. Samson: Peut-on me dire combien, sur l'ensemble des permis utilisés pour les fins de conduite d'autobus aujourd'hui, il y a de chauffeurs qui ne sont pas capables de chauffer un autobus ordinaire? Combien?

M. Lessard: Le problème...

M. Samson: Pas beaucoup.

M. Lessard: ... c'est que le...

M. Samson: Peut-être qu'à l'avenir, avec vos trois catégories, vous en arriverez à former des chauffeurs de calibre moins élevé.

M. Lessard: ... problème qui peut se poser, c'est que l'individu qui ne fait que conduire — parce qu'il aura des rappels à un moment donné sur les examens — continuellement sur un véhicule à manutention, à embrayage automatique en arrive à perdre l'expérience ou l'habileté à conduire un véhicule à manutention manuelle.

M. Russell: Mais là n'est pas le problème. Ce n'est pas le changement de vitesse qui est le problème. Le problème quand il arrive, c'est dans un autobus aussi bien qu'un camion, aussi bien qu'un avion. Quand l'avion va bien et qu'on veut faire

atterrir l'avion c'est une affaire de rien — faire voler un avion, presque tout le monde peut faire voler un avion — le problème c'est pour savoir quoi faire... C'est exactement la même chose pour un chauffeur d'autobus ou de camion. Quand arrive un problème dans une descente, dans une courbe ou sur une route glissante, il faut savoir exactement quoi faire pour contrôler le véhicule. C'est là qu'arrivent la plupart des accidents. Je pourrais me référer à celui d'Eastman. C'était dans une côte et je suis convaincu qu'il y a peut-être eu là — je n'ai pas eu les détails de l'autobus — mais cela a peut-être été un manque d'expérience. On aurait peut-être pu passer à travers et éviter l'accident. Mais c'est là l'important. Ce n'est pas la question de changer les vitesses. Cela s'apprend dans une demi-journée.

M. Lessard: Justement, en descendant une côte... Il y a peut-être d'autres solutions aussi concernant notre signalisation. Le député de Charlevoix soulignait à un moment donné la nécessité de pouvoir indiquer dans notre signalisation le degré de la pente.
(20 h 30)

Mais il reste ceci. Un individu qui n'est pas capable d'embrayer, par exemple, la vitesse lente lorsqu'il est sur un véhicule à manutention manuelle, si les freins — il y a deux systèmes de freins — manquent, il n'est pas capable d'utiliser sa décélération. C'est donc extrêmement important d'être capable d'utiliser la décélération à manutention manuelle, c'est justement le système du double embrayage ou, comme le dit le député de Rouyn-Noranda, de l'embrayage synchronisé... pas synchronisé, ce n'est pas exactement la même chose, l'embrayage synchronisé.

M. Samson: C'est quand ce n'est pas synchronisé qu'il faut faire "double clutch", quand ça l'est, on n'a pas besoin de le faire.

M. Lessard: C'est cela.

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

M. Mailloux: M. le Président, je ne voudrais pas éterniser la discussion qui a cours actuellement, je sais que c'est un problème très vaste, et autant il y a d'intervenants, autant il peut y avoir d'opinions différentes suivant l'expérience de chacun, suivant la région que chacun représente.

Je suis quand même tenté de suivre l'opinion du ministre pour une raison. Ayant vécu dans la Suisse du Québec depuis un bon bout de temps — je ne voudrais pas dire mon âge — et ayant oeuvré sur différents types de véhicules, même sur des camions, que ce soit dans les côtes à Godin, Saint-Joseph-de-la-Rive ou ailleurs, ce ne sont pas les plus faciles du Québec, surtout en période automnale, ce qu'on constate dans les autobus, on le constate également chez le camionneur. Les camionneurs qui vont dans la région de la Côte-Nord ou dans la région de Chicoutimi-Lac-Saint-

Jean, c'est assez rare que ces gens ont des accidents, parce qu'ils connaissent les conditions du terrain et ils savent se servir d'un véhicule dans des situations difficiles. Quand on a des accidents extraordinaires dans les côtes, chez nous, c'est normalement un conducteur qui est habitué de voyager en terrain planche et qui connaît mal l'importance des compressions à donner et de la "double clutch" à faire au moment voulu et, au moment où il attend, il est trop tard et il n'est pas capable de changer assez sa l' évolution et c'est l'accident qui arrive.

Je touche du bois, mais, quand je regarde les conducteurs d'autobus scolaires, chez nous, vivant dans un terrain donné qui est un des plus accidentés du Québec, avec des charges importantes, ils ne prendraient pas le risque d'avoir un véhicule en mauvais état sachant qu'eux-mêmes seraient les premiers à se casser la gueule et ce serait la tragédie pour ceux qu'ils transportent. Alors, ils ne prennent pas de chance.

Je suis en contradiction, malgré que je respecte leur décision, avec certains jugements qui ont été rendus par les coroners à l'endroit du ministère des Transports, parce qu'avec toute la sagesse que je reconnais à ces honorables juges, il ressort que le ministère des Transports ne pourra jamais, avec les moyens à sa disposition, faire en sorte que le réseau routier du Québec soit partout aussi "planche" que la table qui est devant nous. C'est une condition qu'il faut d'abord réaliser.

Quand on me dit que, dans la côte de Saint-Joseph-de-la-Rive, il aurait fallu que le ministère des Transports fasse le nécessaire pour en amoindrir la pente et qu'on a 21, 22 ou 100 pieds, vous avez beau tenter de l'amoindrir, en dépensant quelques millions, vous allez vous retrouver avec 15 ou 20 pieds. Vous partez d'un point donné et, à trois quarts de mille de distance, vous avez descendu une pente d'une altitude de 3600 pieds; il ne faut tout de même pas rêver en couleur en pensant qu'on va faire disparaître la montagne.

On parle beaucoup de l'inspection des véhicules. Comme le disait le ministre tantôt, je suis un de ceux qui croient, de l'expérience de fonctionnaires avec qui j'ai vécu, l'expérience que j'ai eue moi-même au ministère des Transports, ce que j'en connais, qu'il y a forcément des vices dans les véhicules. Il ressort que, dans la majeure partie des cas, on constate que c'est l'erreur humaine qui, trop souvent, est la raison principale d'un accident. Je ne voudrais pas mentionner des cas particuliers de véhicules, de transporteurs par autobus qui ont eu des accidents déplorables, de véhicules inspectés presque dans les heures précédentes. Inspectez le véhicule que vous voudrez, qu'il soit dans la meilleure condition possible, si le conducteur ne connaît pas les dangers inhérents à une route donnée et qu'il abuse d'un véhicule pendant une heure ou deux dans des descentes où cela semble facile, à un moment donné, la tragédie est à quelques pieds devant soi. A ce moment-là, ce n'est plus le temps de penser si on aurait dû se servir des compressions requises et on a les résultats qu'on a connus.

Tantôt vous parliez des différents types de permis qui pouvaient être accordés. Il est indiscutable qu'à mon sens un conducteur de camion qui connaît bien les doubles pédales d'embrayage et le conducteur qui se sert d'un véhicule à changement manuel, ces gens-là sont normalement plus efficaces, et de beaucoup, que ceux qui utilisent un véhicule à transmission automatique. On peut bien faire référence — sans insulter la gent féminine — à une femme qui apprend à conduire. Si vous avez un véhicule à embrayage manuel, elle va hésiter un certain temps en disant: J'espère que tu vas modifier ton véhicule, que tu vas le changer parce qu'il est plus facile de conduire un véhicule de ce type-là. Le véhicule à embrayage manuel, même un transporteur scolaire, surtout sur terrain plat, qui n'a jamais employé la double "clutch" et qui n'est pas familier avec ça, ne peut l'apprendre du jour au lendemain. C'est une école qui vient de jour en jour et les camionneurs qui font du transport en montagne savent pertinemment qu'ils ne doivent pas mettre leurs camions dans les mains de n'importe qui sans que les gars soient habitués sur des terrains semblables, avec des charges correspondantes à la capacité des véhicules.

Je voulais poser une question. Je me rappelle que dans les derniers moments où j'étais à ce ministère-là, alors qu'on pensait en fonction de dizaines et de dizaines de milliers de véhicules de certains types qui, transportant des gens, devaient passer des inspections plus fréquentes, on sait les dizaines et les dizaines de milliers de véhicules que cela comprend... Jamais les forces du ministère n'auront les moyens, je pense, à étape régulière d'avoir tout l'effectif en place, avec les conditions salariales qu'on connaît, pour inspecter tous ces véhicules-là. Il avait été fortement question — ce n'est pas une cachette — avec M. Ghislain Laflamme et d'autres que l'on puisse habiliter des dépositaires autorisés à travers le Québec à faire des inspections données qu'aurait à solder le transporteur pour prouver que le véhicule pour lequel il a un permis est en mesure de circuler avec toute la sécurité. J'espère que le ministère a avancé dans cette direction-là, pour autant qu'on impose les pénalités requises aux garages d'inspection qui ne donneraient pas, étant donné que ce seraient leurs clients, ou ne feraient pas toute l'inspection voulue pour donner toute la sécurité au public.

On pourra y revenir quand nous serons rendus au transport scolaire, mais il ressort quand même que c'est un des transports où les passagers sont des gens qui, étant jeunes, ne sont pas toujours en mesure d'exiger du conducteur qu'il prenne toutes les précautions requises. C'est la même chose dans le domaine du transport des handicapés et des personnes âgées. Ces personnes ne sont souvent pas en mesure, forcément, d'exiger certaines choses et le ministère doit prendre toutes les précautions qui s'imposent.

Est-ce à dire que le ministère des Transports s'apprête — d'après ce que j'ai cru comprendre tantôt — à faire passer des examens? Ce n'est pas

possible que les membres de la commission connaissent le type d'examens qui seront passés? Est-ce que ces documents sont secrets?

M. Lessard: Actuellement, l'examen qu'on fait passer c'est l'examen pratique d'abord; M. Laflamme pourra parler de l'examen théorique comme tel. L'examen pratique doit avoir lieu dans le type de véhicule que devra conduire l'individu. On a actuellement beaucoup de conducteurs, parce qu'il faut quand même tenir compte du fait qu'il y a beaucoup de conducteurs qui ont passé leur examen dans des mini-bus... On va donc faire les efforts nécessaires pour qu'ils soient dans l'obligation de passer l'examen dans le type de véhicule qu'ils devront conduire.

En ce qui concerne l'examen théorique, M. Laflamme pourrait expliciter les modifications...

En fait, les modifications fondamentales qui apparaissent — comme l'a mentionné le ministre — c'est qu'à l'avenir, dans le domaine du transport par autobus, il faudra se présenter sur rendez-vous pour passer son examen dans le type d'autobus qu'on veut conduire et faire la démonstration qu'on est capable de conduire ce type-là. Préalablement, il va falloir avoir satisfait aux critères médicaux, qui n'ont pas vraiment changé parce qu'ils ont été établis par les associations de spécialistes.

Ce sont un peu les critères médicaux qui nous font penser aux trois classes de permis plutôt qu'à deux classes ou une classe, parce qu'en fonction de la dimension du véhicule, du poids du véhicule, on peut imposer des conditions médicales plus strictes ou moins strictes, je ne veux pas embarquer là-dedans. Mais les médecins spécialistes ont déterminé des critères, si bien qu'un véhicule de 24 passagers est accessible à des gens qui ont une certaine condition physique et le véhicule avec plus de passagers ne leur serait pas accessible. On s'est dit: Est-ce qu'on doit leur interdire le marché du chauffeur de transport d'autobus simplement à cause du fait qu'ils ne sont pas capables d'aller au maximum.

Il y a cet examen pratique sur le véhicule approprié, il y a des critères médicaux plus spécifiques, il y a un questionnaire théorique qui se rapporte au genre... il est en deux parties, le questionnaire général sur les règles générales de la circulation et de la signalisation qui ne change pas d'un type de véhicule à l'autre, une double ligne blanche, qu'on soit à bord d'un véhicule autobus ou de promenade, ça signifie la même chose, et un questionnaire spécifique à la conduite du véhicule approprié.

M. Mailloux: Il y a une question supplémentaire que je voudrais vous poser, parce qu'elle m'a été posée par quelques conducteurs dont je reconnais la compétence. On semble inquiet, chez certains de ces gens qui ne possèdent pas le degré d'instruction requis pour aller vers un questionnaire où ils auraient à répondre par écrit, ne possédant pas le minimum pour le faire. Je ne pense pas, pour autant que la personne en ques-

tion soit en mesure de démontrer qu'elle connaît la signalisation de manière parfaite, qu'elle soit en mesure d'observer toutes les règles d'une bonne conduite, j'imagine que le ministère sera quand même indulgent sur les réponses que donneront les gens qui n'ont pas les qualifications requises pour répondre aussi efficacement que le voudrait le ministère.

M. Lessard: Ces personnes auront la possibilité d'obtenir l'aide d'un examinateur et de passer l'examen oral plutôt que l'examen écrit. Une autre chose en relation avec ce que le député de Charlevoix disait tout à l'heure, je ne veux pas mésestimer la connaissance des coroners et des juges, mais combien de fois, je pense même du temps du député de Charlevoix, a-t-on recommandé les ceintures de sécurité dans les autobus scolaires? Combien de fois aussi a-t-on recommandé une brigade scolaire, de même que l'amélioration des pentes, des courbes et des côtes. Je comprends qu'avec un budget qui serait passablement plus élevé pour la construction routière, etc., on pourrait peut-être tout corriger au Québec. Mais comme le disait le député de Charlevoix, quand vous arrivez dans la région de Charlevoix où, comme on le soulignait, c'est un peu la Suisse du Québec, ce sont des choses qui ne se corrigent pas du jour au lendemain. C'est certain que c'est assez facile pour quelqu'un qui analyse les causes d'un accident de dire: Le ministère des Transports aurait dû corriger cette pente ou cette courbe depuis très longtemps. Mais on est obligé de fonctionner avec des budgets.

La question des brigadiers scolaires. Il y a eu une expérience de brigadiers scolaires, au niveau du transport scolaire. Mais justement, il y avait des problèmes très spécifiques, c'est-à-dire que ça dépend de quel type de brigadier. On a essayé de former des brigadiers, des jeunes étudiants qui s'occupaient de la brigade scolaire. Mais encore là, il n'y a jamais eu d'accident, mais il y a eu des cas où le jeune brigadier devait presque se sauver, parce que certains ne respectaient pas la circulation. Quand ce sont des jeunes de 12 ans et 13 ans, il faut faire attention d'utiliser ces jeunes pour faire de la circulation au niveau du transport scolaire. (20 h 45)

Il y avait le coût, il y avait l'analyse aussi, et certaines villes ont utilisé des brigadiers adultes. Mais à quel coût? On paie déjà, dans le transport scolaire, \$203 millions. J'ai essayé, en collaboration avec le Club automobile du Québec, de considérer cela, mais, dans l'ensemble, on arrive à des coûts astronomiques, d'autant plus que le transport scolaire est déjà rendu à un coût très élevé.

En ce qui concerne les ceintures de sécurité, comme il n'y a pas d'hôtesse comme dans les avions, à part du Grand Express, que nous avons ici, avec des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires, ce sont des jeunes qui sont dans ces autobus et il peut se produire des blessures dues à du chamaillage entre les étudiants.

Il y a une chose que le rapport Jodoin constate; c'est sous juridiction fédérale, mais,

jusqu'à maintenant, il y a quand même un comité de la sécurité, de même que le règlement 11 qui concerne le transport scolaire, c'est l'utilisation de boulons pour bien fixer les sièges au plancher. Il semble qu'il y avait là une faiblesse, et c'est une autre mesure qu'on m'a demandé d'établir dans les normes, pour que les sièges soient bien fixés au plancher. En ce qui concerne le siège avant, celui du chauffeur et des premiers passagers, le rapport Jodoin recommande de recouvrir la barre de fer en avant, ou encore, la ceinture de sécurité.

Il y a bien des choses, comme cela, qu'on nous a recommandées. Il suffit de lire le rapport Jodoin. Je dois quand même dire que M. Jodoin a fait, en l'espace de quelques mois, un travail assez extraordinaire. Il a mis en coordination tous les spécialistes des commissions de transport, pour analyser tous les problèmes de transport. Je pense que le mémoire qu'il nous a présenté est excellent, mais il évite de créer des structures tellement lourdes.

Il est certain que je devrai envisager l'engagement d'autres vérificateurs, parce que, actuellement, les responsabilités du ministère des Transports — du Bureau des véhicules automobiles — se sont élargies avec l'inspection des taxis, en plus de l'inspection des autobus scolaires. Actuellement, c'est exact, avec le nombre de personnes à notre disposition, le nombre de vérificateurs, nous ne sommes pas capables de suffire à la tâche et on devra procéder à l'engagement d'autres personnes.

M. Mailloux: A la suite de ce que vient de dire le ministre relativement au rapport Jodoin, dont je n'ai pas pris connaissance au complet, je ne sais pas si M. Laflamme ou un autre spécialiste pourrait s'informer.

La fabrication, précédemment, des autobus scolaires, quant au plancher, en parlant de l'attache possible du siège, normalement, jusqu'à maintenant, c'était sur un plancher de contreplaqué à peu près. Il est impensable d'aller visser un tel plancher sous les sièges qui ne seraient pas retenus devant n'importe quel impact. Cela amènerait des embêtements encore plus considérables.

Le ministre vient de parler des coûts prohibitifs qu'il assume déjà dans le transport scolaire, c'est déjà au-delà de \$200 millions. Et, à l'instant où on demandera des véhicules de fabrication beaucoup plus dispendieuse, on sait la note à payer pour l'Etat, avec la flotte considérable que cela entraîne. Je me demandais — je comprends que les normes de fabrication sont de juridiction fédérale — si, dans les nouveaux modèles qui viendront sur le marché — je dis cela en passant, je ne voudrais pas qu'on me dise que je suggère une telle chose — devant l'obligation peut-être, un jour ou l'autre, d'attacher les élèves à un siège qui serait retenu, si cela demeurerait un plancher de contreplaqué si le "frame", le châssis, ne pourrait pas comprendre deux lames d'acier, de chaque côté de l'autobus, où pourraient être retenus ces sièges, par des boulons, sans que le coût devienne prohibitif. Est-ce que cette carrosserie est agencée de telle façon que ce serait possible, sans amener

des coûts prohibitifs? Est-ce que ce pourrait être suggéré dans les normes futures?

M. Lessard: Je ne sais pas. Peut-être que M. Laflamme pourra expliciter tout à l'heure. Maintenant, il y a la question aussi de la pesanteur et du coût d'énergie. Je ne sais pas, on est peut-être en discussion avec des experts dans ce secteur.

C'est simplement à titre de renseignement. Le problème de l'ancrage des sièges n'est pas unique au Québec; il est commun à toutes les juridictions en Amérique du Nord. Le rapport Jodoin fait allusion à des recherches qui ont été faites ailleurs aux Etats-Unis et dans le reste du Canada pour trouver le moyen d'ancrer différemment les sièges au plancher sans modifier nécessairement le plancher. Il y a déjà une norme qu'on est en train d'étudier avec Transports Canada, la direction de la sécurité routière, à savoir qu'au lieu d'être une vis, ce serait une vis avec des pattes de chaque côté qui étendraient sous le plancher, le support, la superficie pour retenir le siège.

M. Mailloux: Le plancher serait d'une épaisseur de combien?

M. Lessard: L'épaisseur actuelle prévue.

M. Mailloux: C'est combien l'épaisseur d'un plancher actuel d'un autobus scolaire?

M. Lessard: Je pense que c'est trois quarts de pouce.

M. Mailloux: Autant que cela.

M. Lessard: Je le pense simplement.

M. Mailloux: Peut-être.

M. Lessard: Ce ne serait pas d'augmenter l'épaisseur du plancher, ce serait simplement d'augmenter la surface portante de...

M. Mailloux: Qui serait latérale au plancher.

M. Lessard: C'est cela. Les coûts là-dedans seraient relativement...

M. Mailloux: Bénins.

M. Lessard: ... peu élevés. Cela permettrait une ceinture de sécurité, si besoin est, mais surtout cela éviterait aux sièges de se décrocher en série les uns les autres et de coincer les passagers entre chaque siège.

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

M. Vaillancourt (Orford): Orford.

Le Président (M. Jolivet): Orford, c'est vrai, excusez-moi.

M. Vaillancourt (Orford): M. le Président, tout à l'heure, M. Laflamme disait que les personnes qui vont passer des examens doivent s'y rendre sur rendez-vous sur un véhicule approprié. Le véhicule approprié est fourni par qui? Est-ce qu'il est fourni par la personne qui va passer l'examen ou par le ministère des Transports?

M. Lessard: Par le candidat.

M. Vaillancourt (Orford): Avez-vous pensé de changer cette politique-là, étant donné que cela coûte énormément cher au candidat qui doit s'y rendre assez souvent, deux ou trois fois, avant de passer les examens? Vous savez qu'un jeune chauffeur ne possède pas le véhicule approprié assez souvent et qu'il est obligé de le louer à des prix très onéreux l'heure, soit \$20 ou \$25 l'heure. S'il est obligé de prendre trois, quatre ou cinq heures pour aller passer son examen, cela lui coûte \$100 ou \$125.

Je peux vous dire que plusieurs personnes qui se sont rendues sur rendez-vous comme cela à des examens m'ont fait cette plainte dans le sens que cela coûtait extrêmement cher pour se faire qualifier comme chauffeur. Je me demande si le ministère ne pourrait pas changer sa politique et s'arranger avec des propriétaires de véhicules, soit des compagnies de transport ou autres, pour les fournir gratuitement au candidat qui doit aller passer des examens, étant donné que... Si le ministère faisait cela, s'il centralisait ces examens-là par région et selon des ententes avec certains propriétaires de véhicules, ce serait beaucoup plus facile et beaucoup plus à point, je pense, pour permettre au candidat d'aller passer des examens.

M. Lessard: Je pense que le député d'Orford vient de soulever un problème très sérieux. Il est certain que, d'abord, s'il n'a pas son permis classe 1-1, il ne peut pas venir passer son examen avec l'autobus, à moins qu'il soit déjà accompagné par quelqu'un qui a un permis. Il faudrait, à ce moment-là, envisager la centralisation dans des bureaux spécialisés en fait du ministère des Transports, du Bureau des véhicules automobiles pour avoir à la disposition, pendant la période peut-être non utilisée, l'autobus scolaire. Je pense que c'est un problème sérieux. Je vous avoue que...

M. Vaillancourt (Orford):... que le ministère se penche sur ce problème-là, étant donné que cela cause des problèmes à plusieurs qui doivent aller passer des examens pour se qualifier, pour avoir un permis.

M. Lessard: Une simple observation. En général, cependant, l'individu qui veut avoir le permis d'une classe appropriée a déjà un employeur en vue et a déjà commencé à apprendre avec cet employeur en vue, et généralement — j'emploie à dessein le mot "généralement", parce qu'il y a des exceptions — c'est l'employeur qui envoie un de ses véhicules avec le chauffeur qui a montré à

conduire à ce candidat. Lorsqu'on aura, avec le ministère de l'Éducation, développé des cours de formation, il faudra avoir des véhicules là-dessus et on pourra utiliser ces véhicules pour vérifier les connaissances du candidat. La suggestion est excellente d'avoir des accords du ministère avec certains propriétaires de véhicules...

Il faut dire aussi qu'à la suite des discussions que j'ai eues avec différentes associations, les transporteurs sont eux-mêmes intéressés, à la suite de ce qui est arrivé, à créer un climat de sécurité et dans le transport scolaire et dans le transport public. Il va falloir envisager leur collaboration, mais je pense que c'est un problème qui va mériter notre attention.

M. Vaillancourt (Orford): J'en fais la suggestion. J'espère que vous y donnerez suite.

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

M. Russell: M. le Président, une dernière question à ce sujet. Est-ce que les officiers du ministère ont envisagé de recommander au ministre l'inspection obligatoire de tous les véhicules qui circulent au Québec, comme on le fait dans certains États américains, au moins une fois l'an?

M. Lessard: Encore là, il faut y aller graduellement dans le sens que cela comporte des coûts. Nous allons avoir, comme je le soulignais, je vais demander une augmentation des effectifs du ministère pour la vérification à la foi des autobus scolaires et des taxis, pour avoir au moins un contrôle sur la vérification. Cependant, nous avons trois étapes là-dedans ou un certain nombre d'étapes, M. Laflamme pourra continuer.

D'abord, tout véhicule qui entre de l'extérieur — parce que le Québec est le "dumping" de ce qu'on appelle les "minounes" — devra être inspecté. Par la suite, on va aller à la deuxième étape, c'est-à-dire tout véhicule pour lequel il y a un transfert entre individus. Ensuite, tout véhicule vendu par un dépositaire. Graduellement, on veut en arriver à une vérification mécanique des véhicules automobiles.

Il y a aussi la possibilité, dans le cadre du développement des centres d'évaluation de l'assurance automobile, d'utiliser ces centres pour faire faire la vérification. Cependant, la Sûreté du Québec, actuellement, — c'est la semaine de sécurité, j'en ai reçu des échos tout à l'heure — fait aussi des vérifications sur les véhicules, particulièrement les véhicules qui paraissent dans un état non satisfaisant. Je recevais justement un appel téléphonique tout à l'heure de quelqu'un dont on avait tout simplement fait remiser le véhicule et qui protestait énergiquement du fait que son véhicule avait été remis par la Sûreté du Québec. Maintenant, il faut bien comprendre une chose. Je comprends bien la situation de l'individu qui m'expliquait qu'il avait des enfants, qu'il devait se rendre à son travail pour ne pas perdre son emploi, et ainsi de suite. Il faut quand même se dire une chose dans

ce secteur, c'est que cela a certainement apporté des réactions négatives. C'est la protection des zones et aussi la protection de l'individu. C'est certain qu'on devra être beaucoup plus sévères. D'ailleurs, une des conséquences de l'assurance automobile a justement — je ne sais pas si M. Laflamme peut donner un peu l'estimation que nous avons — apporté la conséquence suivante, c'est-à-dire que, beaucoup de propriétaires de véhicules, non pas à cause de l'obligation de prendre une assurance automobile qui n'était pas obligatoire dans le passé, n'ont pas renouvelé l'émission de leur plaque d'immatriculation de leur vieux véhicule, de telle façon qu'on estime à 250 000 le nombre de véhicules qui auraient été retirés de la circulation à cause justement de la nécessité de s'assurer. Ces véhicules, en fait, ne sont plus en circulation actuellement.
(21 heures)

M. Russell: C'est simplement pour ajouter que, dans l'Etat de la Floride, je crois, c'étaient des centres, mais le propriétaire de l'automobile est obligé de payer pour faire faire son inspection. Donc, ce n'est pas un coût tellement onéreux pour le gouvernement ou le ministère. C'est l'individu qui est obligé de payer sa propre inspection. Je pense que c'est \$5...

Je n'ai pas autre chose.

Le Président (M. Jolivet): Eléments 1, 2, 3 du programme 2 adoptés?

Programme 3, M. le ministre?

Construction du réseau routier

M. Lessard: M. le Président, j'ai eu l'occasion, dans mes commentaires... Alors, s'il y avait des questions.

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

M. Lessard: Vous avez d'ailleurs dans le livre que je vous ai transmis la répartition de l'enveloppe des différents éléments par région.

M. Mailloux: M. le Président, avant de poser des questions sur la programmation de l'année financière en cours, est-ce que le ministre voudrait m'informer... Il a mentionné cet après-midi qu'aux crédits périmés au programme 3, il y avait eu \$41 millions qui avaient été retournés au ministre des Finances. Est-ce qu'on me dirait dans quelle région plus particulièrement il y a eu des retards dans les travaux...

M. Lessard: Les crédits périmés par élément de programme, disons, qui ont été au niveau des autoroutes, de l'ordre de \$6 millions principalement à l'autoroute Dufferin, d'accord, et les principaux crédits périmés ont été au programme 3, élément 2, routes principales, de l'ordre de \$25 millions.

M. Mailloux: Si je comprends bien, les crédits

périmés n'affectaient pas des travaux sur lesquels il y avait des ententes fédérales-provinciales qui devaient se continuer pour obtenir l'autre ordre de gouvernement...

M. Lessard: En 1970, il y avait des crédits de l'ordre de \$500 000, c'est ça. Il y a des travaux, disons, comme l'échangeur Southwark dans la région de Montréal, des problèmes d'expropriation et de déplacement des installations de certaines compagnies ainsi de suite. Dans les routes régionales, il y a eu des crédits périmés de l'ordre de \$6 millions, et, dans les autres routes, inférieurs à \$3 millions, des travaux sur les rampes.

M. Mailloux: Sur la programmation que le ministre a déposée quant aux différentes régions, Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, forcément, c'est la 132, sur les programmes déjà commencés qui se continuent, Saguenay-Lac-Saint-Jean, est-ce qu'il est, à l'intérieur de ce montant, question de la route Alma-La Baie? Est-ce qu'il y a un début de travaux? Probablement que...

M. Lessard: ... pour un montant de \$600 000. C'est ça.

M. Mailloux: C'est ce qui est donné dans les pages suivantes.

M. Lessard: C'est ça. En ce qui concerne la route Alma-La Baie, ce qu'on appelle l'autoroute 70...

M. Mailloux: Sur l'entente fédérale-provinciale.

M. Lessard: ... sur l'entente fédérale-provinciale, nous venons d'avoir, c'est-à-dire que nous avons eu, il y a quelques mois, l'acceptation. Sur le secteur de Chicoutimi-Jonquière, il y avait des discussions, d'une part, entre le ministère de l'Agriculture et particulièrement l'UPA régionale, et, d'autre part, la ville de Jonquière. J'ai appris aujourd'hui qu'il y avait maintenant entente sur le tracé. Alors, nous pourrions y aller. C'est certain que nous devons faire les études nécessaires, mais nous espérons aller, le plus tôt possible, en construction de la route Alma-La Baie, mais il nous reste des expropriations à faire et, ensuite, la préparation des plans et devis.

M. Mailloux: Est-ce que le ministre me dirait si, de manière générale, à l'intérieur du budget de l'année financière en cours, en raison du gel des basses terres du Saint-Laurent, la programmation qui est annoncée pourrait être remise en cause ou est-ce que pour tous les plans déjà déposés et terminés sur lesquels les utilités publiques ont déjà été déplacées, il n'y a aucun problème de retard aux travaux ou est-ce qu'il y a des problèmes particuliers à quelques endroits?

M. Lessard: Sur les projets qui étaient déjà commencés, où les travaux étaient avancés, il n'y

a pas de problème qui se pose. Cependant, nous avons quand même eu des communications avec le ministère de l'Agriculture, comme le ministère de l'Environnement, pour accélérer l'émission de permis, parce que particulièrement dans l'environnement, vous savez que maintenant, on exige un permis sur la programmation globale d'une route et non pas sur des tronçons. Nous avons quand même demandé — j'ai rencontré tous les chefs de district avant Noël et nous leur avons demandé, pour être plus prudents, de prévoir des genres de banques de travaux pour être certains qu'on n'aura pas de problèmes pour dépenser notre argent. Mais d'après ce qu'on m'indique — parce qu'on a eu l'occasion d'en discuter passablement avec les fonctionnaires du ministère — c'est que les problèmes sont en train de s'aplanir actuellement et il y a une collaboration entre les trois ministères de telle façon qu'on devrait être capable de passer à travers. En tout cas, on souhaite être capable de passer à travers l'ensemble de nos projets.

M. Mailloux: Quant à l'autoroute de la rive nord...

M. Lessard: L'autoroute de la rive nord entre Donnacona et Trois-Rivières, nous avons obtenu il y a quelques semaines, deux mois, le permis de déboisement, et les travaux de déboisement sont actuellement commencés.

M. Mailloux: Je voulais demander au ministre quant à cette route, quelle est l'importance des travaux qui restent à compléter? Combien de dizaines de millions sont encore en cause et quelle est l'échéance?

M. Lessard: Presque toutes les structures sont actuellement en place: les viaducs et les ponts. Nous procédons cette année au déboisement, sur toute sa longueur, ainsi qu'un tronçon de l'autoroute 755, à partir de Trois-Rivières. Du pont de la rivière Saint-Maurice à l'autoroute 40, sera donné en terrassement et gravelage, un contrat de l'ordre de \$6,5 millions et il y aura aussi un contrat de drainage sur l'autoroute 40 pour le secteur de Saint-Louis-de-France jusqu'au pont de la rivière Batiscau.

M. Mailloux: Mais en dehors de ces montants pour le complément de la route...

M. Lessard: En dehors de ces montants, il restera un montant global d'environ \$80 millions donnés en contrats de terrassement et de gravelage d'ici les quatre prochaines années.

M. Mailloux: D'Estimauville à Villeneuve, c'est le complément de Dufferin-Montmorency, j'imagine? Avec des plans révisés sur la rivière Beauport pour permettre...

M. Lessard: C'est-à-dire sur la rivière Beauport, le contrat comme tel est suspendu, si vous

me permettez, est bloqué. Oui, parce qu'en fait, il y a des négociations actuellement avec le ministère de l'Environnement. Pour s'entendre sur les types de structures que nous pourrions utiliser, à savoir est-ce que nous allons y aller sur pilotis ou... ou encore, sur la terre ferme, en suivant l'embouchure de la rivière Beauport.

M. Mailloux: Mais je ne comprends pas. Sur la terre ferme, à un moment donné, il va falloir sauter la rivière?

M. Lessard: Non, c'est une possibilité que nous considérons. Je ne trouve pas que ce serait, en tout cas, à première vue, je ne peux pas — comme le disait le ministre cet après-midi, le député, je ne suis pas un ingénieur, cependant — c'est une alternative qui peut aussi être envisagée ou encore, l'autre alternative, c'est d'utiliser des pilotis.

On attend une esquisse d'ici un couple de semaines qui permettrait de répondre à certaines exigences qui ont été soulevées en audience publique à l'automne...

On termine d'ici deux à trois semaines les esquisses, qui répondront à certaines demandes qui ont été déposées devant les audiences publiques l'automne dernier, demandes de la population qui voulait avoir accès au fleuve; donc on essaie de trouver certaines techniques pour sauvegarder les battures de Beauport qui restent à l'embouchure de la rivière Beauport. Ces esquisses seront proposées au ministère de l'Environnement pour son agrément.

M. Mailloux: Est-ce à dire que les \$6 200 000 qui sont indiqués sont paralysés par les études dont vous parlez? Il faudrait attendre la décision avant que les travaux soient mis en marche et que vous alliez en appel de soumissions?

M. Lessard: C'est-à-dire que de ce montant, il reste le montant dépensé sur les contrats en cours...

M. Mailloux: A l'intérieur des \$6 200 000?

M. Lessard: Et...

M. Mailloux: Sur les contrats déjà en cours?

M. Lessard: C'est cela et une partie pourrait permettre l'amorce...

M. Mailloux: Pour l'initialer après la décision rendue, mais qui pourrait être rendue tardivement cette année.

M. Lessard: Oui, mais on espère bien au début de l'été.

M. Mailloux: Est-ce à dire que le ministre pense ne pas pouvoir livrer cette autoroute avant un certain temps, je veux dire plus de douze mois?

M. Lessard: C'est en fonction des discussions que nous avons avec l'Environnement, si on réussit à s'entendre. Quant à nous, nous sommes prêts à aller en construction. Cela peut retarder, c'est certain que si on est obligé de changer nos plans et devis, les repréparer, c'est certain que cela peut prendre un certain temps.

M. Mailloux: Cela ne s'appelle pas une tutelle?

M. Lessard: Non, je pense bien qu'il faut quand même respecter les lois du ministère de l'Environnement et en même temps on a révisé à la suite des audiences qui ont eu lieu, et à la suite du fait que l'embouchure de la rivière présentait des difficultés dans la construction telle qu'elle avait été planifiée.

M. Vaillancourt (Orford): Quelle est la distance...

M. Lessard: 0,7 mille, on va placer un hydroglisseur.

M. Mailloux: De Québec à Sept-Iles, dans quelle région plus particulièrement que se font ces travaux?

M. Lessard: 3-1, Québec-Côte-Nord.

M. Mailloux: Cela comprend le contrat des caps? Pour lequel je remercie le ministre, car même si c'est dans un comté de l'Opposition, c'est une route qui a besoin de l'attention du ministère. Il n'y a pas eu de dépenses sur la 138 qui étaient inconsidérées. Quant à la balance des \$6 millions, il y en a dans Ragueneau; est-ce qu'il y en a dans la région de Sept-Iles également?

M. Lessard: De Québec à Sept-Iles, sur la route 138, il y a Ragueneau, c'est un commencement, Forestville...

M. Mailloux: On ne blâmera pas le ministre de mettre de l'argent dans le Saguenay, parce qu'il en a besoin.

M. Lessard: Oui, parce que Ragueneau cela n'est pas un cadeau. Il y a Port-Cartier, juste à l'entrée de Port-Cartier.

M. Mailloux: Mais dans Ragueneau on continue à avoir des problèmes de fondation extraordinaires.

M. Lessard: Suite au problème qui s'est soulevé, c'est le cas de le dire, que nous avons eu au cours de l'hiver, j'ai demandé pour la deuxième étape du projet de vérifier complètement pour éviter les conséquences qu'on a eues au cours de l'hiver. Mais on a des problèmes de fondation.

M. Mailloux: C'est un problème de gel ou si c'est un problème d'égouttement qui n'est pas assez prononcé?

M. Lessard: Le terrain est constamment difficile, très argileux; c'est un problème de drainage.

M. Mailloux: Mais cela n'est pas la gelée qui entre profondément dans le terrain et qui amène ces problèmes. C'est la nature du terrain qui vous amène des problèmes particuliers.

M. Lessard: Evidemment, il faut surveiller le drainage qui est fondamental.

M. Mailloux: Pendant que j'y pense, où en sont rendues les constatations de l'expérience qui avait été tentée en montant la petite rivière Saint-François, la couche de "styrofoam" qui avait été placée sous deux ou trois pieds de gravier, sous les revêtements. Est-ce que cela a donné les résultats espérés? Est-ce que la gelée a été coupée ou est-ce qu'on a arrêté les expériences?

M. Lessard: On va continuer de suivre le comportement...

M. Mailloux: Est-ce qu'il est bon?

M. Lessard: C'est très bon. Les soulèvements ont diminué de l'ordre de 75%.

M. Mailloux: Cela veut dire que, dans Talbot et dans ces places, cela coûtait plus cher forcément à faire ces tronçons. Mais la gelée est coupée d'autant, que vous dites.

M. Lessard: L'entretien évidemment, parce qu'à chaque année il y avait des soulèvements.

M. Mailloux: Diminuée d'autant.

M. Russell: ... trois pouces?

(21 h 15)

M. Lessard: Le "styrofoam" est de deux à trois pouces.

M. Russell: De deux à trois pouces.

M. Lessard: Je dirais que c'est plus près de deux que de trois pouces.

M. Russell: Il y en a trois marques; quelle marque avez-vous?

M. Lessard: La marque de commerce, je ne la connais pas, mais ce qu'il faut rappeler...

M. Russell: Il y a trois densités.

M. Lessard: Oui, c'est ça, c'est en fonction de la résistance...

M. Mailloux: Avez-vous des intérêts dans l'affaire?

M. Russell: Non, je ne fais pas de "styrofoam", c'est Dow Chemicals, de Sarnia, qui fait ça.

M. Lessard: C'est choisi en fonction de la résistance aux charges.

Une Voix: C'est du "styrofoam" bleu?

M. Russell: C'est du bleu, c'est ce qui lui donne sa valeur.

Le Président (M. Jolivet): M. le député de Charlevoix, vous voulez continuer?

M. Mailloux: Oui, c'est que je viens de recevoir une note et je voulais la montrer au ministre avant pour tâcher de m'entendre avec lui.

M. Lessard: On peut s'entendre, on pourrait peut-être terminer dans une dizaine de minutes, quitte, demain soir, à reprendre le temps perdu ou s'entendre demain soir, selon les développements.

M. Mailloux: On décidera...

M. Lessard: C'est parce qu'on n'a pas d'ordre de la Chambre.

Le Président (M. Jolivet): On ne peut pas commencer avant le temps.

M. Russell: Cela ne nous empêche pas, demain soir, si on veut continuer.

M. Lessard: C'est ça.

Le Président (M. Jolivet): On va commencer, demain matin, à dix heures précises.

M. Mailloux: Dans les autres grands projets, vous avez la continuité des travaux sur la route 51, j'imagine, suivant l'entente fédérale-provinciale, ce sont les \$7 300 000 qui apparaissent?

M. Lessard: Oui, c'est la route 55...

M. Mailloux: Sur la route 55, vous avez \$6 900 000?

M. Lessard: C'est ça.

M. Mailloux: Dernière question sur les grands projets. Je reste un peu en dissidence avec ce que votre collègue et vous-même m'avez dit relativement au début de la négociation de la dernière entente fédérale-provinciale. Probablement que vos collègues vont pouvoir ou infirmer ma prétention ou la confirmer. Il me semblait bien que, quant à la route 117, la dernière fois que j'avais participé à une discussion avec M. Pelletier, de l'Office de planification, et des fonctionnaires du MEER, on avait retranché une route pour inclure la route 117, que tout le monde jugeait prioritaire.

En parlant récemment avec — je ne veux pas placer les fonctionnaires dans un dilemme — M. Léonard et le ministre, on me disait qu'elle n'avait pas été retenue comme priorité. Je me suis déclaré en dissidence en disant que la route 117 avait fait l'objet de nos préoccupations, à ce moment-là, et qu'une route — je ne me rappelle pas si c'est la route 138 ou une autre — avait été éliminée pour faire place à la route 117. Les

négociations n'étaient pas terminées, nous amorçons une négociation pour tâcher de faire inclure certaines routes que nous jugions prioritaires comme...

M. Lessard: M. le Président, je me fie à M. Michaud; il m'indique que, oui, la route 117 était partie de la discussion.

M. Mailloux: Oui, partie de la discussion, il n'y a rien eu d'entériné, c'est ce que j'avais dit devant le superministre et devant mon collègue récemment. Je me rappelle que cela avait été douloureux, parce qu'il me semblait qu'on voulait mettre des sommes supplémentaires sur la route 138; on m'avait demandé de tâcher d'accepter la priorité que tout le monde acceptait pour la route 117.

En fait, pour la route 117 — c'est la dernière question que je poserai...

M. Lessard: Je m'en excuse auprès du député de Charlevoix...

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

M. Lessard:... mais on m'indique que la route 117 était partie de la négociation, alors que j'avais...

M. Mailloux: La dernière question que je voulais poser, quant à la route 117... Cette année, étant donné... Je pense que mon collègue de Rouyn-Noranda reviendra sur le sujet... Quels sont les montants qui, dans le cours de l'année actuelle, pourront être dépensés sur la route 117, pour laquelle il n'y a plus de problèmes d'environnement, de dépôt de plans, etc? Que peut-on penser de la route 117 en fait de travaux pour l'année financière actuelle?

M. Lessard: Il y a un engagement...

M. Mailloux: Il y a un montant indiqué, pour la route 117, de...

M. Lessard: De mémoire, il y a un engagement de \$36 millions...

M. Mailloux: Voilà.

M. Lessard: ... mais en réalité, il y a un engagement, de \$23 millions. A venir, un engagement — je dis bien sur l'ensemble — il y a \$13 millions qui devraient aller en soumissions, et des dépenses...

Il y a des contrats, sur le tableau déposé ce matin, de \$37 millions qui auront été donnés à la fin de l'année, dont \$12 millions à donner, à part les deux derniers contrats. Il y aura \$12 millions plus des dépenses des années antérieures de l'ordre de \$6 millions qui ont été faites.

M. Mailloux: A l'intérieur des \$12 millions de contrats qui seront donnés dans le cours de l'année actuelle, vous pensez dépenser combien?

M. Lessard: Il n'y a aucun problème sur une dépense de \$11 millions, d'accord? Pour l'autre million de dollars, il va falloir surveiller les problèmes avec le ministère de l'Environnement et je crois qu'il n'y aura pas de problème, parce que nous avons même un permis pour un tronçon, car nous sommes sur les terres de la couronne...

M. Mailloux: M. le Président, il me resterait des questions à poser, mais je pense qu'il est 9 h 20. Je me demande si...

Le Président (M. Jolivet): On pourrait ajourner les travaux.

M. Mailloux: ... on ne devrait pas ajourner les travaux. A quelle heure commence-t-on demain?

Le Président (M. Jolivet): A 10 heures demain matin.

Fin de la séance à 21 h 22

Compte rendu des délibérations des commissions

L'édition des délibérations des commissions de l'Assemblée nationale paraît environ (10) jours après chaque séance.

Elle comprend les interventions dans la langue où elles ont été faites devant la commission et, parfois, certains documents annexés.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires, généralement une heure après le discours. Des copies sont aussi disponibles au bureau du directeur pour les opinants.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leurs propres interventions et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme. Le même privilège est réservé aux opinants.

Pour plus de 25 exemplaires des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (74-A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

L'abonnement au journal des Débats est de \$8 par année et l'index est disponible au coût de \$2. Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances et envoyés au service des documents parlementaires.

*Le directeur,
Benoît Massicotte,
Bureau 74-A,
Téléphone: 643-2890*