



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session — 31^e Législature

Commission permanente des transports

Etude des crédits du ministère des Transports (3)

Le 10 mai 1979 — No 74

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Gestion interne et soutien (suite).....	B-3205
Commission des transports du Québec.....	B-3206
Transports maritime et aérien.....	B-3207
Transport aérien gouvernemental.....	B-3219
Gestion interne et soutien (suite).....	B-3221
Transport scolaire.....	B-3221
Transport aérien gouvernemental (suite).....	B-3225
Transport maritime.....	B-3226

Intervenants

M. Jean-Pierre Jolivet, président

M. Lucien Lessard
M. Armand Russell
M. Raymond Mailloux
M. Camil Samson
M. Guy Chevrete
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 jeudi 10 mai 1979

**Etude des crédits du ministère
des Transports**

(Dix heures sept minutes)

Le Président (M. Jolivet): A l'ordre, s'il vous plaît! La commission permanente des transports se réunit à nouveau pour étudier les crédits budgétaires du ministère des Transports.

Les membres de la 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).

Je crois que nous en étions hier au programme 5. M. le député de Charlevoix avait terminé, je pense, l'ensemble de ses questions et c'était au député de Brome-Missisquoi qu'appartenait le droit de parole.

Gestion interne et soutien (suite)

M. Russell: M. le Président, j'avais simplement quelques questions qui concernaient surtout les communications. Si vous voulez me donner une seconde pour retrouver tous mes moyens. M. le Président, il s'agit de discuter des communiqués qui sont émis par le ministère. Est-ce que le personnel demeure toujours le même au ministère? Est-ce que vous avez votre...

M. Lessard: Aux communications, il y a eu un changement de directeur, qui est M. Derome, à la suite d'un concours public de la Commission de la fonction publique.

M. Russell: Est-ce que le personnel a augmenté ou est-ce le même?

M. Lessard: Je ne pense pas qu'il y ait eu augmentation de personnel à ma connaissance. Est-ce qu'on est au programme 5? Non, il n'y a pas eu d'augmentation. On m'indique qu'il n'y a pas eu d'augmentation.

M. Russell: Est-ce que ce personnel est attaché directement au ministère ou est-il attaché au ministère des Communications?

M. Lessard: Il est attaché au ministère.

M. Russell: A votre ministère.

M. Lessard: Oui.

M. Russell: Il n'a pas à passer par le ministère des Communications.

M. Lessard: On a dépensé, l'an passé, pour la publicité six millièmes pour cent.

M. Russell: Cela représente combien de milliers de dollars?

M. Lessard: J'ai donné les chiffres. \$1 845 056.26.

M. Russell: C'est une augmentation par rapport à l'année précédente.

M. Lessard: En publicité, il y a des publications. Il y a \$782 887.20 qui ont été dépensés en publicité comme telle; il y a des publications pour \$960 597.90 et il y a des services professionnels divers, graphisme, traduction, expositions, développement de photos, pour \$101 571.16.

Il est certain, M. le Président... j'ai l'intention, en plus, de mousser des programmes de publicité, c'est-à-dire non pas de la publicité de partis politiques, mais des programmes de publicité pour continuer les interventions que nous faisons concernant la sécurité routière. Je pense bien, M. le Président, qu'il n'y a personne qui peut nous reprocher devant une situation aussi déplorable que nous constatons actuellement en ce qui concerne la sécurité routière... L'ensemble de la publicité a été faite dans ce sens. Qui va nous reprocher de ne pas continuer d'en faire?

Lorsqu'on est arrivé, c'est vrai qu'il y avait à peu près \$250 000 qui étaient dépensés pour la sécurité routière. On a augmenté cette somme considérablement depuis deux ans et je n'ai pas l'intention, M. le Président — et je ne m'en cache pas non plus — d'arrêter. Au contraire, j'ai l'intention de faire encore des efforts très sérieux pour intervenir autant auprès des jeunes — je pense qu'on l'avait dit — concernant, par exemple, les différents bingos, SAGIX, MAXI-100, etc. On a un programme actuellement qui va de la maternelle jusqu'au collégial. C'est une nécessité et on épargne en plus. Il faut dire une chose en ce qui concerne la sécurité routière, c'est qu'il y a 6000 lits d'hôpitaux dans l'ensemble du Canada qui sont réservés pour les accidents d'automobiles, ce qui veut dire à peu près 2000 lits dans l'ensemble du Québec, et calculés à \$200 par jour, environ, par lit, vous allez voir ce que ça coûte, l'accident automobile.

Donc, tout dollar qu'on met là-dedans pour la sécurité routière est rentable et j'ai l'intention de continuer à le faire.

M. Mailloux: Merci, M. le ministre.

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

M. Samson: M. le Président, je n'ai pas d'autres questions sur ce programme.

Le Président (M. Jolivet): Le programme 5 est adopté avec ses éléments 1, 2, 3 et 4?

Une Voix: Adopté.

Le Président (M. Jolivet): Adopté. Programme 6.

Commission des transports du Québec

M. Mailloux: ... on en aura d'autres occasions ultérieurement d'en parler. La seule chose que je voulais demander d'une manière générale au ministre, c'est la suivante: Devant l'ensemble des plaintes sur la lourdeur administrative de la Commission des transports — je comprends qu'elle est prise avec des règlements qu'elle doit faire observer — est-ce que c'est l'intention du ministre, au cours de l'année de faire une évaluation ou si l'évaluation est faite, avec les juges et le président de la commission et nous dire en quelques mots ce qu'il entend faire dans le cours de l'année et à quel moment il nous sera possible de présenter certaines doléances devant la commission?

M. Lessard: M. le Président, l'an dernier, comme les années passées, on a eu bien souvent à discuter de la Commission des transports et de la lourdeur administrative de la Commission des transports. Suite à ces critiques que je recevais tant des députés que de ceux qui étaient en communication avec la Commission des transports, particulièrement les transporteurs, nous avons donné un mandat à la firme CEGIR pour analyser toute la question de la Commission des transports et ce rapport a été rendu public et déposé à l'Assemblée nationale il y a quelque temps.

Je n'ai pas voulu comme tel prendre position concernant les recommandations qui sont faites par la firme CEGIR, mais la firme CEGIR a dit... Je pense que c'est avec raison que ce n'est pas exclusivement de la faute de la commission s'il y a une lourdeur administrative, mais il y a aussi toute la réglementation qui est très forte, très développée actuellement, très complexe, très compliquée, et sur laquelle il faut agir si on veut diminuer cette lourdeur administrative à la commission.

Le rapport CEGIR sera étudié les 7, 8 et 9 août en commission parlementaire. Toutes les associations et tous ceux qui sont intéressés à la Commission des transports pourront me présenter des mémoires lors de ces auditions.
(10 h 15)

J'espère être capable, à la suite de ces mémoires — c'est pour ça que j'aurais voulu faire la commission parlementaire avant l'ajournement de cette session, pour me donner le temps, au cours des mois d'août et septembre, de préparer tout ce qui pouvait être nécessaire législativement ou administrativement pour la session d'automne, afin que ce soit soumis à l'Assemblée nationale, s'il y a des modifications importantes à apporter à la commission ainsi qu'au Tribunal des transports.

Nous avons des problèmes actuellement puisque celui-ci n'est plus reconnu constitutionnellement. La Cour suprême a tout simplement affirmé que le Tribunal des transports ne pouvait pas être un tribunal de dernière instance. C'est un tribunal administratif, il faut donc modifier, parce qu'il faut quand même donner un droit de recours à un tri-

bunal quelconque, que ce soit, par exemple, les tribunaux réguliers, mais un droit de recours des décisions de la commission sur le droit et non pas des droits de recours des décisions de fait comme telles.

En faisant cette commission au début d'août, j'espère avoir la possibilité de préparer, en août ou septembre, tous les documents nécessaires pour que ça puisse être soumis au Conseil des ministres et ensuite à l'Assemblée nationale, dans une tentative et un effort de diminuer la lourdeur administrative de la commission.

Il y a plusieurs propositions qui sont faites dans le rapport CEGIR, en particulier concernant les taux. Le rapport CEGIR s'interroge sur le fait que la commission doit toujours décider des taux, alors qu'on pourrait faire — comme dans certaines autres provinces — en sorte que la commission soit là comme organisme de surveillance pour empêcher qu'il y ait des taux exorbitants, qu'elle puisse demander tout simplement que les taux soient déposés plutôt que de prendre continuellement des décisions. Mais si les taux déposés étaient supérieurs à ce que l'intérêt public permet, là, la commission pourrait diminuer les taux, elle pourrait intervenir.

Il y a toutes sortes de mesures qui sont proposées dans ce rapport et la commission parlementaire nous permettra d'en discuter.

M. Mailloux: En raison de la commission parlementaire qui est annoncée par le ministre, je retiens toute question supplémentaire jusqu'à ce moment où on pourra entendre les différentes associations qui se présenteront devant la commission. Il n'y a pas d'autres questions sur ce programme, quant à moi.

M. Russell: M. le Président.

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

M. Russell: Je suis bien prêt à attendre la commission parlementaire, sauf que je remarque ici, encore aux communications, qu'il y a une baisse assez marquée des crédits. Est-ce que les crédits qui avaient été donnés l'an dernier ont été complètement dépensés ou ont-ils été...

M. Lessard: Au programme 5?

M. Russell: Au programme 6, catégorie 3, communications: \$685 000 et vous avez diminué ce montant à \$356 000. Y a-t-il des crédits périmés?

M. Lessard: Vous parlez de la Commission des transports?

M. Russell: Oui.

M. Lessard: D'accord, excusez-moi. On ne l'avait pas demandé, mais on va vérifier. Je n'ai pas voulu demander à M. Ferland, l'administrateur

de la commission de venir ce matin, mais on pourra vous donner l'information; on va communiquer par téléphone et on va vous donner l'information.

M. Russell: Quant à communiquer, j'aimerais obtenir les raisons pour lesquelles on a diminué les crédits de la catégorie 4. Cela passe de \$300 000 à \$45 000. Les loyers ont diminué de \$284 000 à \$188 000; est-ce qu'on a réduit les loyers?

M. Lessard: Vous parlez des loyers, de \$284 000 à \$188 000 et vous m'avez dit tout à l'heure?

M. Russell: L'entretien et les services.

M. Lessard: Entretien: \$26 000. On va vous donner les informations concernant la baisse du budget.

M. Russell: D'accord, adopté.

M. Lessard: D'accord? Le nombre de postes est le même. Ce n'est pas nécessairement mauvais.

M. Russell: J'ai simplement la curiosité de m'informer pourquoi il y avait tant de crédits l'an dernier. Est-ce qu'on a fait une erreur en donnant tous ces crédits-là, l'an dernier?

Une Voix: M. le Président, adopté...

M. Lessard: Oui, d'accord...

Le Président (M. Jolivet): Le programme 6, adopté? Sous réserve?

Une Voix: Sans réserve.

Le Président (M. Jolivet): Sans réserve. Le programme 7. M. le député de Charlevoix.

Transports maritime et aérien

M. Mailloux: M. le Président, quant au programme 7, mes premières questions concerneront le secteur maritime.

M. Lessard: M. le Président, si vous me le permettez, je vais présenter le directeur et le sous-ministre adjoint du service maritime et aérien, M. René Vincent, sous-ministre adjoint, et le nouveau directeur du service maritime, Camilien Tremblay, un petit gars de la Côte-Nord qui a déjà navigué, qui a probablement connu le député de Charlevoix, un petit gars de Portneuf, qui est architecte naval.

M. Mailloux: Je n'ai pas compris le nom.

M. Lessard: Camilien Tremblay, le garçon d'Isidore Tremblay, qui est architecte naval et Jacques Harvey. Vous avez aussi ici, du service

aérien, M. Rivest. D'ailleurs, si vous lisez Aviation... Je ne savais pas que M. Rivest avait travaillé sur la Côte-Nord; cela m'a donné l'occasion de le constater. Le nouveau directeur du service aérien nous vient de Transport Canada. On en importe. Il y a le président et directeur général de la Société de traversiers du Québec que vous connaissez, M. Huot. Il y a M. Tremblay aussi qui est responsable de la coordination de l'aérien dans le nord parce que, maintenant, le ministère des Transports a le mandat de coordonner en fait comme telle la location d'avions pour l'ensemble du gouvernement afin d'essayer de favoriser justement nos transporteurs réguliers. Je pense que j'ai présenté tous les autres. Voilà, nous sommes à votre disposition.

M. Mailloux: Si on disait quelques mots d'abord des services de traversiers qui sont un mal nécessaire. Vous avez, je pense, en cours d'année, ajouté une nationalisation, une prise en charge, soit le traversier de Berthier-Sorel. Il y avait un problème assez particulier avec celui qui était le propriétaire du service. Je pense qu'il y a une chose qui devait être faite.

M. Lessard: On a acheté le Lucien L.

M. Mailloux: Oui, j'ai lu cela dans le journal.

M. Lessard: Lucien Lachapelle.

M. Mailloux: Quelqu'un m'avait dit que le ministre avait eu l'imprudence de donner son nom. Je voudrais quand même aller au fond des choses. Il me semblait qu'il avait le même prénom, mais son nom était Lachapelle. Le ministre a répondu, je pense, en cours de route, durant la discussion, qu'en raison de certains problèmes qu'on rencontre dans les services de traversiers, il n'était pas question pour lui, dans l'immédiat, de nationaliser le service de Rivière-du-Loup-Saint-Siméon, si j'ai bien compris.

M. Lessard: On avait, comme on dit, une étude complète faite sur l'ensemble des systèmes de traversiers en aval de l'île aux Coudres. Le rapport semble être terminé. Pour ce qui me concerne, je n'ai pas comme tel pris connaissance de l'étude, mais, pour ce qui me concerne, M. le Président, je n'ai pas l'intention pour le moment de prendre d'autres nationalisations que celles qui existent actuellement excepté dans le cas Sainte-Catherine-Tadoussac, où nous avons un contrat avec la compagnie Clark. Il est possible que nous envisagions, comme c'était prévu, la prise de contrôle complète de ce service, puisque...

M. Mailloux: Sans que le ministère se porte acquéreur des deux navires appartenant à la Clark.

M. Lessard: Il n'y a pas eu de discussion encore; je ne pense pas. Il n'y a pas d'engagement ferme non plus, il n'y a pas de décision ferme non plus, on va entreprendre des négociations. Quant

à moi, étant donné les coûts et les exigences que nous avons lorsqu'un service est nationalisé, je pense bien que je vais le plus possible favoriser ou laisser l'administration à l'entreprise privée. Cependant, lorsqu'il s'agit de services essentiels, c'est là que l'étude va nous donner un certain nombre d'hypothèses. Dans ces circonstances, un peu comme cela a été le cas pour Berthier-Sorel, on peut être dans l'obligation de prendre ce service. Je pense que nous avons actuellement passablement de services de traversiers, et toute autre ligne, comme je l'ai souligné d'ailleurs à plusieurs reprises, que ce soit entre Rimouski et Forestville ou entre Tadoussac et Gros-Cacouna, toute autre ligne pourra être desservie par un transporteur, mais il lui appartiendra de s'autofinancer.

M. Mailloux: Si je comprends bien, la philosophie du ministère n'a pas tellement changé. On a fait des prises en charge de traversiers conduisant vers des populations d'insulaires, de continuité de routes — il pourrait éventuellement regarder — et de traversiers, si on parle de Matane-Godbout et Berthier-Sorel, où il y avait certains problèmes à régler dont tout le monde, ceux qui étaient prêts du secteur maritime, connaissait un peu les raisons.

Est-ce que le ministre a répondu à un vœu formulé à quelques occasions, principalement par la population de la ville de Rivière-du-Loup et des environs, et la rive nord également, de répondre à la demande de ces populations et de la compagnie qui voulaient connaître les intentions gouvernementales quant à une prise en charge éventuelle de ce service? Le ministre me dit non, mais il y a un problème d'avenir pour un service pour lequel le ministère, durant les années précédentes, a dû louer en période estivale le navire Radisson. Est-ce que la compagnie a fait une demande formelle pour connaître les intentions du ministère en raison de la construction éventuelle d'un navire plus important qu'elle voudrait mettre en disponibilité? Est-ce que réponse fut donnée pour que ce service soit amélioré avec l'investissement d'un nouveau navire qui donnerait satisfaction au public?

M. Lessard: Il y a eu des communications avec le ministère des Transports. Il y en a eu indirectement avec le ministre par l'intermédiaire d'une personne que j'ai rencontrée il y a quelque temps. Comme je l'ai souligné, c'est que j'attendais le rapport avant de m'engager dans une solution. J'attendais le rapport, l'étude qui était faite au sein du ministère concernant toute la coordination et la gestion des services de traversiers. À partir de cette étude et des analyses du taux de circulation, nous pourrions prendre une décision d'ici quelques mois.

M. Mailloux: Dans...

M. Lessard: J'ai l'intention de rencontrer les représentants de la compagnie à partir des données qui nous seront fournies d'ici quelque temps.

M. Mailloux: Dans l'intervalle, le ministère pourra discuter également du renouvellement d'un contrat permettant l'addition du Radisson ou d'un autre navire sur ce service.

M. Lessard: Actuellement, nous fonctionnons à peu près de la même façon qu'en 1976, c'est-à-dire que nous analysons les bilans financiers, nous donnons une subvention d'équilibre.
(10 h 30)

M. Mailloux: Quant au service... Non, j'aurai une autre question sur le service maritime. On a présenté un architecte naval tantôt. Au moment de la décision de la réparation d'un des deux navires pour assurer un service hivernal de meilleure qualité à l'Île-aux-Coudres, je pense que le ministre connaissait les revendications et il a été plus sensibilisé depuis un certain temps. Les architectes navals avaient recommandé la réparation et des modifications à la coque et l'addition d'un moteur plus fort dans le navire qui était le plus récent, le Trois-Rivières, ce qui a d'ailleurs été fait au coût de \$1 million et quelques cent mille dollars. C'est une décision que j'ai acceptée venant des experts navals qui avaient fait l'expertise des deux navires, à ce moment-là, à savoir lequel on devrait améliorer pour services d'hiver, navire renforcé pour la glace. C'était à l'encontre de la volonté de l'ensemble des marins qui ont à oeuvrer entre l'Île-aux-Coudres et la terre ferme et ils ont toujours été réticents à accepter le navire Trois-Rivières en période hivernale malgré les améliorations qu'on lui a apportées.

C'est une critique que j'ai toujours mal acceptée parce que j'appuie encore la décision des architectes navals. On a payé une coque plus récente à laquelle on a donné un tirant d'eau plus élevé et je pense que les essais après conclusion des travaux ont permis de constater que le navire dans plusieurs pouces de glace franche pouvait naviguer assez facilement. Je ne sais pas si c'est une constatation qui a également été celle des officiers du ministère.

Ce que je voudrais savoir, vu que les gens de l'île disaient que le Radisson étant donné son tirant d'eau, avait lieu d'être amélioré parce qu'il n'y avait pas de danger qu'il saute sur la glace alors que l'autre, avec son faible tirant d'eau, a tendance à sauter, c'est ce que cela donne de voir que le Trois-Rivières a été mis en service à certains moments puisqu'il y avait un problème d'huile qui empêchait le ministère de l'utiliser en période hivernale? Qu'est-ce que cela a donné? Est-ce que le rendement a été satisfaisant?

M. Lessard: Je dois dire que concernant la Société des traversiers du Québec et les relations avec les gens de l'Île-aux-Coudres et même avec les gens qui sont impliqués avec la Société des traversiers du Québec, c'est mon adjoint parlementaire, Guy Chevrete, député de Joliette-Montcalm, qui a été le représentant...

M. Mailloux: Il a fait un très bon travail, d'ailleurs.

M. Lessard: ... du ministre dans ses discussions avec la population et la Société des traversiers du Québec. Il y a justement eu des relations avec la population et je pense qu'on voudrait s'en aller vers un meilleur service, particulièrement un service à périodes fixes. Il y a actuellement des discussions en ce qui concerne l'amélioration de ces services. Peut-être que Guy pourrait donner des informations, mais pour répondre de façon technique, par exemple, concernant la question du député de Charlevoix, je dois dire que M. Tremblay vient d'arriver au ministère; cela fait une semaine et demie. Peut-être que M. Therrien pourrait venir donner les informations requises.

Concernant la question de M. Mailloux à savoir si le Trois-Rivières, après modifications, donne satisfaction aux usagers, disons qu'il y a eu une période d'adaptation qui a dû être faite pour le navire, adaptation pour l'équipage et aussi au point de vue puissance du navire. On a eu des petits problèmes; on a été obligé de remodifier la partie arrière du navire, c'est-à-dire enlever la tuyère. Depuis ce temps, il semble donner satisfaction sur le service où il opère.

M. Mailloux: Est-ce qu'il n'y a pas eu un problème de conduite d'huile difficile en période hivernale? Est-ce que cela a été amélioré? Cela a semblé être une préoccupation de la part des capitaines et de l'équipage, à un moment donné.

M. Lessard: Définitivement, cela a été la partie pour renverser le poids de l'hélice, tout le système...

M. Mailloux: Donc vous venez de parler.

M. Lessard: C'est cela. Ce système a posé certains problèmes et on s'est rendu compte qu'il y avait un joint à l'intérieur de l'hélice à poids variable qui était mal ajusté. Lors d'un carénage du navire, au moment où on a enlevé la tuyère, ce joint a été remplacé tel qu'il devait l'être et le problème a été réglé.

M. Mailloux: M. le Président, je voudrais, non pas aider le ministre parce que c'est assez difficile pour un ministre des Transports de satisfaire les insulaires, où qu'ils demeurent. Il y a une école de pensée à l'île qui a toujours voulu que la société d'Etat aille construire un traversier face au quai de Saint-Joseph-de-la-Rive. C'est une section maritime de fleuve Saint-Laurent que je connais d'ailleurs assez bien.

Je pense qu'on devra à un moment donné faire comprendre aux gens de l'île — et c'est mon opinion comme député de Charlevoix — que des installations dénuées tant à l'île-aux-Coudres qu'aux Eboulements pour lesquelles un autre gouvernement vient de dépenser une dizaine de millions sont des plus satisfaisantes pour la population de 2000 habitants qui restent à l'île-aux-Coudres. Je pense qu'on charrie quand on demande au gouvernement provincial d'aller refaire un quai pour raccourcir le trajet en période hivernale

ou autre. Ayant navigué pendant quelques années dans cette partie du fleuve, je sais pertinemment que le quai qu'on demandait à la Pointe des Mailloux est un quai qui serait exposé, à des périodes données durant l'année, à des vents extrêmement violents venant de l'est. Il faudrait forcément aller encore vers l'installation qu'a organisée le gouvernement fédéral. Double débarcadère aux deux endroits "roll-on roll off" ou "side loader", je pense que c'est à peu près l'excellence et il faudrait qu'un jour le ministre des Transports dise: L'argent, on ne le multiplie pas, il y a eu \$10 millions investis simplement dans les installations portuaires, qu'on oublie le quai de la Pointe des Mailloux et je ne sache pas que pour un endroit qui vit d'au-delà de 50% du tourisme, le trajet prolongé du quai actuel de Saint-Joseph-de-la-Rive et du quai de Saint-Bernard-sur-mer soit un attrait supplémentaire pour les gens qui vont visiter l'île-aux-Coudres. Je pense que ça n'a jamais été une raison pour laquelle les gens ne sont pas allés à l'île annuellement. Si le trajet était trop court, je pense qu'on perdrait une partie de l'agrément qu'on a à aller à l'île-aux-Coudres.

M. Chevette: Pour donner une information ici, il est bien évident que les insulaires demandaient d'abord deux bateaux et de plus, un nouveau quai. Je pense que, comme vous le dites, il n'est pas question de leur faire miroiter de faux espoirs. Personnellement, quand j'ai rencontré les conseils municipaux avec M. Légaré et M. Charland, de la STQ, la Société des traversiers, je leur ai carrément dit que c'était utopique, d'autant plus qu'il y a des millions qui se dépensent pour la réfection du côté de l'île.

M. Mailloux: ... même contribuables.

M. Chevette: Oui, et ils ont maintenant un très beau quai. A partir de là, cependant, j'aimerais souligner que la plus grande insatisfaction des insulaires se situe au niveau de l'horaire d'hiver. Je vous avoue qu'ils ont des questions auxquelles, carrément, on l'admet, le ministre des Transports et moi-même, on a peu de réponses à fournir. A sept heures le matin, régulièrement, le bateau part avec peut-être cinq minutes de retard, mais il est passablement à l'heure; l'avant-midi, c'est la même chose, quelle que soit la marée, à neuf heures il est assez à l'heure; le midi, ça va bien, mais la traversée de l'après-midi... ceux qui vont à Québec ou qui ont affaires par exemple à Montréal se présentent au quai de ce côté-ci de l'île, ils arrivent et bien souvent le bateau est parti à deux heures, et le lendemain c'est trois heures. Cela crée une insatisfaction monstre chez les insulaires. Cela ne prend pas beaucoup de mécontents dans une île, pour que l'île en général soit mécontente.

Personnellement, j'ai posé des questions assez régulièrement. On sait très bien qu'il y a un proverbe dans le domaine de la navigation qui dit que seul après Dieu, c'est le capitaine qui est maître du bateau. Il devient difficile, même pour le

ministre, de dire: Ecoutez, les traversées vont se faire à heure fixe. Il va falloir que ceux-ci nous disent aussi comment il se fait que, quelle que soit la marée, à sept heures, à neuf heures et à midi et demi, on peut traverser à heure fixe et que l'après-midi — je ne sais pas si c'est le soleil qui guide — ça peut être à deux heures, à trois heures ou à quatre heures. Je pense qu'il va falloir au moins donner des explications un tant soit peu logiques aux citoyens. On sait très bien que dans un petit milieu comme l'Ile-aux-Coudres, ce sont les échevins ou les maires qui reçoivent le plat de doléances. Ils nous arrivent à Québec, je ne les blâme pas, je les comprends...

Je vous donne un exemple: le 10 janvier, il faisait beau, c'était probablement une des plus belles journées de l'hiver qu'on ait eue. J'ai rencontré les trois maires à Joliette même, ils ont appris le matin, à la traversée de 7 heures, que la traversée de l'après-midi serait à 2 heures ce jour-là. Je pense qu'ils ont raison, cela n'a pas d'allure. Il faudrait qu'il y ait sûrement des rencontres avec les dirigeants de la société. Cela a été demandé. Le ministre a signé des lettres à cet effet, sur ma recommandation, et il y a eu une amélioration, cet hiver. Pour ce qui est de la matinée, il y aurait possiblement une amélioration à apporter aux traversiers, l'horaire fixe de l'après-midi.

Quant à l'été, il est un peu impensable, avant la fin de la construction des deux navires du Saguenay, qu'on puisse fournir à l'Ile-aux-Coudres et à Berthier, un deuxième bateau dans la période de pointe. Mais ce serait la société qui aurait, à ce moment-là, lorsque les deux bateaux seront construits, on pourra affecter, d'autant plus qu'il y a deux bateaux qui s'y prêtent très bien, dans le cas de Berthier, c'est le Pierre-de-Saurel qui était adapté au quai qui peut retourner en période de pointe. A l'Ile-aux-Coudres, ça deviendrait très facile, avec de légères modifications, d'y affecter le Radisson.

M. Lessard: Je pourrais ajouter une chose — je constate que cela n'a pas été fait — qui avait apporté des critiques, je pense que c'était avec le député de Charlevoix que nous avons rencontré les maires, c'est l'accès au quai du côté de l'Ile-aux-Coudres, la côte. Il me semble...

M. Mailloux: L'accès au quai, vous l'avez dans votre programme de construction depuis un an, cela a été retardé en raison de la construction du quai. J'imagine qu'à un moment donné, il y aura une amélioration qui sera parachevée.

M. Lessard: J'ai donné note qu'on prenne ça en considération cette année.

M. Mailloux: Le seul point sur lequel je voudrais attirer votre attention, en raison de ce que vient de dire le député de Joliette, il faudrait peut-être que la société d'Etat, malgré la raison que peuvent invoquer les capitaines, alors qu'ils sont maîtres après Dieu et qu'ils ont la sécurité du public en jeu, il est un peu anormal qu'à 7 heures du

matin, un capitaine décide qu'il n'y aura pas de traversée l'après-midi, nonobstant les conditions de glace qu'on peut connaître en décembre, janvier et février, ils ne doivent pas savoir s'il y aura un impact considérable six heures après. Ils devraient au moins attendre à ce moment-là avant de dire catégoriquement, on ne pourra pas faire un voyage à 3 heures ou 4 heures en raison d'un flot de glace inacceptable.

Il y a des conditions, forcément, l'hiver, où les capitaines doivent prendre les précautions qui s'imposent. Je pense qu'il y a quand même eu auprès de certains capitaines, une mauvaise volonté de collaborer avec un public, dans des conditions acceptables de navigabilité.

M. le Président, en sortant de ce problème, je ne voudrais pas éterniser, je voudrais parler un peu du problème du traversier-rail. Il y a eu la construction, il y a eu une loi qu'a créée le port ferro-portuaire de Hauterive-Baie-Comeau, etc.; est-ce qu'il y a eu des dépassements de coûts, est-ce que les ententes ont été respectées par les municipalités, Hauterive, Baie-Comeau, les autres, le CN, est-ce que le ministre voudrait nous faire un portrait, d'abord de ce que cela a coûté, des dépassements, est-ce qu'il y a eu des subventions, quel est, la première année, le déficit, quel type de transport cela amène principalement à bord de ce traversier-rail, est-ce que cela entraîne des conséquences funestes aux transporteurs routiers ou si c'est simplement le papier et quelques autres matières qui sont transportées?

M. Lessard: Les deux villes ont respecté leurs engagements, soit la ville de Hauterive et la ville de Baie-Comeau qui ont versé chacune \$500 000...

M. Mailloux: Ce n'était pas \$1 million et \$500 000?

M. Lessard: Non, c'était \$1 million.

M. Mailloux: \$500 000, chacune des deux?

M. Lessard: \$500 000, chacune des deux. Ces deux montants ont été versés, le gouvernement fédéral a versé \$2 millions, le Canadien National a versé \$1 million et le gouvernement du Québec a versé sa première tranche de \$2 millions, ce qui faisait la somme, selon l'estimation qu'on avait faite, de \$6 millions. Les coûts ont été dépassés pour une somme d'environ \$3 900 000.

M. Mailloux: Pour les deux installations portuaires des deux rives ou seulement celle de la rive nord?

M. Lessard: Seulement celle de la rive nord.

M. Mailloux: Baie-Comeau.
(10 h 45)

M. Lessard: Pour une somme d'environ \$3 millions de dépassement, le gouvernement du Québec a payé près de \$700 000 de frais d'honoraires.

M. Mailloux: A l'intérieur du dépassement.

M. Lessard: A l'intérieur du dépassement. Dernièrement, à la suite d'un rapport que j'ai reçu de la Société portuaire de Baie-Comeau-Hauterive, nous avons constaté qu'il fallait réinvestir, il fallait de nouveau accorder une subvention à la Société portuaire de Baie-Comeau-Hauterive afin de faire en sorte que cette société parte sur un bon pied. La situation n'était pas dramatique, mais la société avait dû garder des comptes non payés et de plus se financer par un emprunt à court terme de \$2 300 000, je pense. Il fallait refaire le financement de la société. Nous avons donc plusieurs hypothèses, soit verser la somme totale du dépassement ou verser une partie des dépassements. Au cours de la première année, la société n'a pas eu un déficit considérable. Je pense que c'était \$126 000. La société aurait pu, en réorganisant son financement, probablement assumer la dette restante de \$2 300 000 environ. Si elle l'avait fait, elle l'aurait fait dans une situation assez difficile. Le gouvernement du Québec a donc jugé bon de verser de nouveau \$1 million en trois tranches, c'est-à-dire \$1050 000 en trois tranches, soit \$350 000 cette année, \$350 000 l'an prochain et \$350 000 l'année postérieure. Avec ce dernier million de dollars, la société assumera l'autre partie de la dette; nous pensons, selon les estimations que nous avons eues de la société, que, l'an prochain, on pourra obtenir des revenus d'environ \$75 000 ou \$76 000. Ce qui veut dire, je pense, que la société est partie d'un bon pied. Si nous n'avions pas réinvesti les \$1 050 000, la société aurait sans doute eu des problèmes assez importants et aurait dû augmenter les prix de transport.

M. Mailloux: Quand on parle d'un revenu éventuel de \$60 000 après refinancement, est-ce qu'on me dirait quel est le coût du quayage à la tonne qui est versé à la société?

M. Lessard: Il me semble que c'était \$1.59, si je me souviens bien.

M. Mailloux: Il n'a pas changé. Il est resté le même.

M. Lessard: En fait, il y a eu une augmentation partielle avec l'augmentation des taux qu'on a autorisée pour COGEMA. Concernant la deuxième partie de la question... Je ne sais pas si j'ai répondu à la première partie, à savoir la question financière, parce que je n'ai pas le dossier devant moi.

M. Mailloux: Ce que je voulais savoir, c'est ce que cela donne dans le portrait des services.

M. Lessard: Justement. On constate actuellement que le transport se fait de la rive nord vers la rive sud, en grande partie, tout le transport de la QNS, de la Quebec North Shore, une partie du transport. Il y a eu une entente signée de la QNS...

M. Mailloux: 50 000 tonnes?

M. Lessard: 350 000 tonnes de papier journal et on nous informe que la QNS est en train de prendre un marché dans la région des Grands-Lacs à cause d'un meilleur coût de transport par l'intermédiaire du traversier-rail. Nous avons aussi signé cette année un protocole d'entente avec la Reynolds qui a construit une voie ferrée jusqu'à son entreprise, une voie qui a environ un mille de longueur qui utilise maintenant le traversier.

Il est certain que nous allons devoir envisager la possibilité de regrouper des marchands de la région pour faire du transport rive sud vers rive nord. Actuellement, cela fait assez peu de transport rive sud vers rive nord, parce que les marchands de la région commencent à penser actuellement ou à envisager la possibilité de se regrouper, mais on ne peut pas dire, jusqu'ici — je n'ai pas eu de réaction négative — qu'il y a eu une diminution pour les transporteurs terrestres dans le transport de marchandise. Le système de traversiers sera toujours utilisé pour le transport de matières pondéreuses, de matières lourdes et je ne crois pas, en tout cas quant à moi, que cela va avoir des conséquences négatives pour les transporteurs terrestres. Il faut toujours qu'ils se réorganisent et c'est normal dans un système de concurrence. En même temps, c'est normal que la Côte-Nord soit reliée — j'avais appuyé le député de Charlevoix à ce moment-là. Ce dernier avait pris une excellente décision, d'autant plus que cela créait pour la première fois une autonomie administrative pour un port de mer au Québec. C'est un moyen de concurrence qui m'apparaît normal. Il fallait absolument que la Côte-Nord soit reliée aux chemins de fer intercontinentaux, aux chemins de fer nord-américains.

M. Mailloux: Si je comprends bien actuellement, le volume qui est transporté, c'est particulièrement la QNS qui expédie vers la rive sud...

M. Lessard: C'est cela.

M. Mailloux: ... 350 000 tonnes de papier et éventuellement, à l'intérieur des 200 000 tonnes supplémentaires qu'elle fabrique, elle pourrait vendre une partie vers les Grands Lacs devant les coûts qui sont réduits, mais le public en général, d'après ce qu'on vient de me dire, ne bénéficierait pas tellement, étant donné que cela prend des wagons complets, des adoucissements de prix. Est-ce à dire que, devant une telle vision, le ministère des Transports repousserait l'éventuel débarcadère qui devait être construit vers Port-Cartier? Est-ce que c'est mis en cause?

M. Lessard: J'ai rencontré, l'autre jour, les représentants de SOPOR, en fait les deux maires. Ce qu'on a fait pour justement diminuer le coût d'administration — après cela je répondrai à la deuxième partie de la question du député de Charlevoix — c'est que, parce qu'il y avait une organisation parallèle, nous avons transféré la gé-

rance de la société au Canadien National qui est spécialisée dans ces secteurs-là et qui a des moyens énormes en fait pour faire une publicité continentale. Mais, j'ai soumis quand même à la société, en vue de permettre aux citoyens de pouvoir profiter de la baisse des coûts — et c'est un peu normal, c'est la première année de fonctionnement. Ce sont les premiers six mois et il y a encore une structure de publicité qui est faite auprès des marchands de la région et la négociation a surtout été faite pour rentabiliser d'abord le service auprès des grandes entreprises — dernièrement, la possibilité d'engager un genre de directeur du marketing qui aurait la responsabilité d'aller voir les marchands et d'essayer de les regrouper ou de regrouper leurs commandes afin d'utiliser les services ferroviaires. Cette idée va faire son chemin.

En ce qui concerne la deuxième partie de la question, à savoir si on a l'intention de repousser la construction du service entre Port-Cartier et Matane, non. Nous avons déjà eu des discussions avec le maire de Port-Cartier, M. Dionne; nous avons constitué un comité formé du maire de Port-Cartier — cette ville est prête à faire comme Hauterive-Baie-Comeau, c'est-à-dire à investir la somme de \$500 000 — d'un représentant, qui est toujours M. Legault, directeur de l'Est du Québec du Canadien National, puisque le CN est prêt aussi à participer au financement, et d'un représentant de Transport Canada et un représentant de Transport Québec.

On m'indique qu'il y a eu des réunions. Il y a même eu une annonce — je ne sais pas si c'est la campagne électorale qui pressait — avant la constitution du comité du gouvernement fédéral disant qu'il mettait à la disposition de la nouvelle société qui serait constituée, la somme de \$2 millions. Étant donné l'expérience que nous avons eue — je ne blâme pas l'ancien ministre des Transports, puisque c'était la première expérience que nous avons — étant donné l'expérience que nous avons eue de dépassement de coûts, j'ai indiqué que sans repousser pour autant la construction d'un débarcadère, le gouvernement du Québec s'impliquerait pour \$2 millions, mais que s'il y a des dépassements de coûts, le gouvernement fédéral, comme le CN — pas la ville — et le gouvernement du Québec devra justement assumer au pourcentage, partager le dépassement de coût et éviter ce que nous avons dû assumer pour Baie-Comeau et Hauterive, à savoir éviter le fait que le gouvernement fédéral a refusé de s'embarquer sur la différence, sur le dépassement de coût dans le débarcadère de Baie-Comeau-Hauterive.

J'avais indiqué qu'une réunion, parce que j'ai à me rendre dans la région d'ici quelques jours, devait avoir lieu entre les différents représentants dont Transports Canada, avec un mandat précis dans ce sens. Malheureusement, on m'indique que Transports Canada n'a pas nommé son représentant encore. Il est certain que le gouvernement du Québec est prêt à s'impliquer, mais le gouvernement... Je pense qu'en principe, le CN est d'accord pour cette formule et le gouvernement fédéral

devrait, je le souhaite, être d'accord pour cette formule.

M. Mailloux: Est-ce que le ministre me dirait... Il me semble que...

M. Lessard: Cependant, je veux seulement ajouter, c'est que de la même façon que le député de Charlevoix avait reçu des revendications de la part des caboteurs, j'ai reçu des revendications de la part des caboteurs et je voudrais analyser les conséquences sur les petits caboteurs du Québec de ce...

M. Mailloux: En raison des répercussions, et sur les caboteurs et sur les transporteurs routiers, je voudrais demander ceci: Il me semble, je ne l'affirme pas, qu'au moment de notre décision, la Commission des transports avait accepté un taux, mais il me semble qu'on avait dit à ce moment que la commission devrait, après une année d'opération ou quelque chose de semblable, revoir les taux du rendement du navire, et s'il y avait obligation, d'augmenter, de manière à ce qu'il y ait une certaine rentabilité pour éviter une concurrence anormale aux autres systèmes de transport. Il me semble que dans l'émission du permis, cela avait été indiqué.

M. Lessard: Depuis la mise en service de COGEMA, il est arrivé à deux reprises, une augmentation des tarifs de COGEMA, et également de la compagnie ferroviaire de Matane. C'étaient des ajustements mécaniques, par le fait que les taux étaient changés sur les chemins de fer américains. Il n'y a pas eu de relèvement comme tel des taux sur le navire par le fait ou découlant d'une incidence sur la concurrence avec le transport terrestre.

M. Mailloux: Non pas sur la concurrence. Est-ce que je suis dans l'erreur en pensant que la Commission des transports devait revoir les taux après un certain temps d'opération et les fixer, si besoin en était? Est-ce qu'il n'y avait pas une obligation dans ce sens?

M. Lessard: Cela a été fait. Ce qui a été fait au cours des années passées, des années qu'on vient de subir, ce sont des ajustements de taux, à la demande même de COGEMA.

M. Mailloux: Du transporteur?

M. Lessard: Du transporteur. La commission n'a pas tenu d'audience sur une révision de taux à la demande des expéditeurs.

M. Mailloux: M. le Président, je ne voudrais pas prendre tout le temps de la commission. Dans un autre ordre d'idées, j'avais entrepris certaines négociations quant au transfert de certains quais à vocation du Québec principalement. Est-ce que c'est encore au même point?
(11 heures)

M. Lessard: Je savais qu'il y avait une chose qui me chicotait. Les taux de COGEMA comme les taux de SOPOR sont approuvés par le ministre des Transports.

M. Mailloux: Pardon?

M. Lessard: Les taux de COGEMA et les taux de SOPOR sont approuvés par arrêté en conseil. Rappelez-vous la loi...

M. Mailloux: Je ne me rappelais pas si c'était la commission ou le ministre, mais je sais qu'il y avait...

M. Lessard: Je me souviens que j'ai eu à signer.

Concernant le transfert de quais, je pense qu'on n'est pas rendu très loin là-dedans. Le problème, c'est toujours le même qu'a eu à vivre — je me rappelle une déclaration de l'ancien ministre des Transports — le député de Charlevoix. Nous sommes bien prêts à transférer un certain nombre de quais...

M. Mailloux: Ce n'est pas un cadeau de Grec.

M. Lessard: Non, nous voulons aussi le transfert de l'argent et que les quais soient en bonne condition avant que nous ayons à en assumer la responsabilité. De ce côté-là, on a un comité Transports Canada-Transports Québec qui fonctionne. Les fonctionnaires se réunissent régulièrement, mais nous n'avons pas beaucoup de résultats.

M. Mailloux: Il y a eu, je pense...

M. Lessard: Comme parmi les 153 comités qui existent...

M. Mailloux: Il n'y a pas eu un comité au ministère des Transports ou au gouvernement qui a fait une étude non pas sur des ports nationaux, mais des ports qui ont une vocation régionale ou provinciale? Est-ce qu'il n'y a pas eu une telle étude? Est-ce que cela a été déposé?

Il y a des ports intermédiaires sur lesquels...

M. Lessard: L'OPDQ?

M. Mailloux: Je vais mentionner, en particulier, celui de Pointe-au-Pic, pas parce qu'il est chez nous, qui est un port auquel le fédéral ne porte pas beaucoup d'attention, mais, en période hivernale, c'est à peu près le port le plus libre de glace qu'on peut trouver et, pour \$3 ou \$4 millions, il y a un oubli lamentable.

M. Lessard: Il y a eu plusieurs études sur les ports. Il y en a eu entre 1970 et 1976 concernant les ports de mer du Québec. Il y a l'étude SNC, je pense. Vous pouvez donner des explications?

Dans le cadre de la politique portuaire qui a été coordonnée par l'office de planification et à laquelle les différents ministères participaient, il y a

eu une étude qui a été faite par la société de consultation SNC sur les ports autres que Québec, Montréal, Sept-Îles et ainsi de suite et où on est arrivé à faire un départage, à identifier l'avenir possible. Cette étude est un genre d'inventaire qui est disponible, cela a été distribué. À l'intérieur d'un document d'intervention auquel le ministre a fait référence ces jours derniers sur le domaine maritime, il y a les conclusions qui se dégagent de l'étude et qui vont figurer dans le plan d'intervention que le ministre a mentionné, sur l'ensemble des ports.

J'ai eu une première ébauche d'un plan d'action concernant le maritime, que j'ai retournée annotée, mais ce n'est pas définitif. Nous avons l'intention de soumettre ce plan, dans des cadres réalistes et pratiques, d'ici quelque temps. Le maritime a dû affronter, depuis quelques années, une surcharge de travail assez considérable. On avait des problèmes de personnel, comme on l'a souligné au début de cette commission, mais je pense que, cette année, ça commence à se remplir, on commence à avoir les postes nécessaires. D'ici à quelques mois, je devrais avoir, à partir des différentes études qui ont été faites au ministère, un genre de plan d'action réaliste et pratique que je rendrai public pour l'élaboration d'une politique maritime, notamment dans le sens d'améliorer la situation des quelque 23 ou 24 petits caboteurs qu'il nous reste au Québec.

D'ailleurs, comme vous le savez, j'ai eu l'occasion de former la Société de navigation maritime, qui regroupe trois groupes de petits transporteurs, c'est-à-dire le groupe Desgagnés, le groupe Logistec et un autre groupe qui est constitué d'une quinzaine de petits transporteurs, et chaque groupe doit investir environ 25% des montants dans la société. Le gouvernement du Québec a investi hier, justement — je ne fais pas trop de... — \$371 000. Hier, nous avons eu la réunion des administrateurs de SONAMAR. Je ne me pète pas les bretelles immédiatement, depuis qu'on a annoncé cette chose, je ne dis pas qu'il y a eu énormément de développements, parce que vous savez comment les caboteurs ont été habitués à travailler plutôt individuellement et on a eu de la difficulté à mettre ça en place, mais, hier, la société a nommé un président-directeur général pour gérer SONAMAR. Les différents groupes, à la suite de l'appui du gouvernement, ont accepté d'investir et je pense que le dynamisme que je voyais hier... J'ai dit que je ne voulais pas faire une grosse publicité sur ça tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas des contrats et un premier bateau entre les mains, mais je pense que les groupes qui sont dans la société et qui se sont regroupés, s'ils veulent vraiment concurrencer les grosses compagnies en ce qui concerne le sel, en ce qui concerne le transport de boulettes, en ce qui concerne le transport de containers... On a différents marchés et, si on veut vraiment concurrencer ces grandes compagnies, je pense que la seule solution est le regroupement.

On semble avoir compris. Même chez REXFOR, qui utilise actuellement des bateaux étrangers

pour le transport de son bois, on va essayer, par l'intermédiaire de SONAMAR, de coordonner tous ces besoins qu'on a au Québec et peut-être, avec cette société, avoir, non pas une flotte marchande, ne partons pas en...

M. Mailloux: Vous ne voulez pas remplacer l'amiral de la flotte?

M. Lessard: Non. Ce que je trouve important là-dedans, c'est que... D'abord, le gouvernement du Québec ne contrôle pas ça, ce n'est pas une société d'Etat, c'est-à-dire que les sommes d'argent qu'on y a investies, c'était pour appuyer et être un peu le coordonnateur de ces gens. Mais ce que je trouve intéressant, c'est que l'ensemble des caboteurs du Saint-Laurent se soient regroupés et je pense qu'ils sont intéressés à développer ça. C'est leur secteur, ils connaissent ça et ils ont une bonne expérience — parce que je pense bien que ce sont des gens de Charlevoix en grande majorité — et un dynamisme que j'ai constatés hier, ce qui me donne de bons espoirs.

M. Mailloux: Quand le ministre mentionne que les transporteurs étrangers oeuvrent pour REXFOR, il parle, à ce moment-là, des navires qui appartiennent à des compagnies de l'Ontario principalement; je ne sais pas si c'est Chimo Shipping ou je ne sais quoi.

M. Lessard: Chimo Shipping, c'est Terre-Neuve. En fait, c'est plutôt des navires...

M. Mailloux: Il y en a d'autres de l'Ontario.

M. Lessard: Upper Lake.

M. Mailloux: La naissance de cette société avait pour objectif premier le transport éventuel, advenant le développement des mines de sel des Iles-de-la-Madeleine. Le ministre me dirait-il, en quelques mots — on avance très vite — si le rapport de l'étude qui a été faite sur les installations portuaires pour l'implantation d'un port aux Iles-de-la-Madeleine est terminé et si les autres ministères qui oeuvrent dans ce dossier ont avancé. Est-ce qu'il y a un espoir qu'un jour ou l'autre, le ministère des Transports achète son sel dans le Québec plutôt qu'en Espagne ou dans les provinces voisines?

M. Lessard: C'est un dossier assez complexe et qui a été étudié en collaboration avec SOQUEM. Nous étions devant un problème très sérieux. D'abord, nous avons dû faire des analyses à la demande du ministère de l'environnement et à la demande des gens des îles, une analyse concernant le homard à Leslie, mais surtout, c'est qu'à la suite d'une étude de rentabilité qui a été faite par SOQUEM, qui a demandé une analyse d'experts de Nassau, nous en sommes arrivés à la conclusion que la construction d'un port de mer à Leslie était d'un coût assez exorbitant. De \$20 millions, on était passé à \$40 millions.

M. Mailloux: Installations portuaires.

M. Lessard: Installations portuaires. Et dans ces circonstances, la mine de sel n'aurait pu être rentable. A la suite de l'étude qui a été commandée à des experts de Nassau, la société SOQUEM en est venue à la conclusion qu'on était mieux d'utiliser des genres de chalands qui étaient tirés par des remorqueurs et ainsi utiliser le rivage, tel qu'il existe actuellement, des îles et que ceci s'avérerait le meilleur moyen, le moyen le plus rentable de transporter le sel des îles et en même temps de rentabiliser la mine. En fait, on attend toujours. Actuellement, je pense que le problème du transport est réglé. SOQUEM a demandé des soumissions pour exploiter ce système. Ils ont reçu trois soumissions, dont la Société de navigation maritime, SONAMA qui est très bien placée, d'après les informations, mais je ne peux pas intervenir dans les décisions de SOQUEM.

Il semble que du côté de SOQUEM — cela relève plutôt du ministre des Richesses naturelles mais on était quand même en coordination — il n'y a pas de problème on irait en opération. Pour le ministère, il est certain qu'une des raisons de la rentabilité de la mine, une société qui a été constituée comme étant une sorte de succursale de SOQUEM pour exploiter les mines de sel Salem... Quant au ministère, j'ai reçu dernièrement une analyse des prix; si on regroupait nos achats pour prendre notre sel aux Iles-de-la-Madeleine, je pense que de ce côté, c'est une des demandes qui nous avait été faite par SOQUEM, justement que le ministère des Transports ou que le gouvernement du Québec s'engage à acheter...

M. Mailloux: 2 millions de tonnes... Office des autoroutes, ministère et principales villes.

Vous parler du ministère, l'Office des autoroutes, le ministère et les principales villes, c'est au-delà de 1 500 000 tonnes.

M. Lessard: Parce que la plus grande partie, c'est pour le ministère. Pour l'office, on m'indique que ce n'est pas un montant très élevé.

M. Mailloux: C'est une question que j'aurais dû poser avant, mais en raison du développement éventuel des Iles-de-la-Madeleine...

M. Lessard: Il y a 1 400 000 tonnes.

M. Mailloux: Ce n'est pas dans ce programme, mais ça va quand même dans l'optique du développement du transport du sel aux Iles-de-la-Madeleine. Entre le prix versé l'an passé pour l'achat du sel que vous avez fait au Nouveau-Brunswick et en Ontario et le prix de cette année, est-ce qu'il y a augmentation ou si ce n'est pas encore négocié? \$14, \$16 la tonne l'an passé.

M. Lessard: On n'a pas encore les soumissions pour cette année; l'an passé, l'augmentation a été d'environ 7%.

M. Mailloux: 7%. Cela venait de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ontario.

M. Lessard: ...

M. Mailloux: M. le Président, j'étais bien assis à mon siège en Chambre il y a deux ou trois jours et à la suite d'une question posée par le député de Bellechasse, j'ai sursauté, mais je n'ai pas posé de question supplémentaire. On parlait à ce moment-là d'une déclaration assez tumultueuse, d'après les journalistes, du ministre des Transports lors de l'inauguration de la gare maritime, où il était question qu'il faudrait une réadaptation des vocations de certains chantiers maritimes. Je ne veux pas tellement y revenir. A un moment donné, le ministre des Transports a parlé de construction de navires de 300 000 tonnes. Là, j'ai un peu sursauté.
(11 h 15)

M. Lessard: Moi aussi, j'ai sursauté, quand le député de Lévis a parlé de ça lors d'une émission de télévision que j'ai eue avec lui.

M. Mailloux: Mais 300 000 tonnes, je vois un architecte naval pas loin, est-ce que ça existe, d'abord? J'ai déjà vu des navires de 100 000 et de 200 000 tonnes. Si ça existe, ils n'ont pas servi ou à peu près.

M. Lessard: Il y a des navires de 500 000 tonnes au Japon...

M. Mailloux: De 500 000 tonnes, mais ce n'est pas pour le Saint-Laurent... en amont de l'Île-aux-Coudres!

M. Lessard: Selon la déclaration qui m'a été faite à ce moment, lorsqu'on a eu à discuter à la télévision avec le député libéral de Lévis, le gouvernement fédéral s'appropriait à donner des contrats pour la construction de tels navires pour le transport du gaz liquéfié qu'on irait chercher dans le Nord et pour l'amener vers le port méthanier qui serait construit je ne sais où. C'est à ce moment que des développements considérables avaient été annoncés par le député de Lévis. J'espère que ceci va se concrétiser, parce que ça résoudrait certainement le problème des chantiers.

M. Mailloux: J'imagine que le ministre des Transports a été heureux de savoir que, ce matin, il y avait une nouvelle à la radio que je prenais tantôt en montant, à savoir que le chantier de Davie Shipbuilding venait d'obtenir un contrat de \$25 millions pour la construction de plates-formes. Cela réglerait le problème pour une année. Cela donnera le temps au ministre des Transports de dialoguer avec d'autres instances, à savoir s'il y a lieu de réhabiliter plus qu'un chantier maritime dans le Québec.

M. Lessard: Il faut bien bien le préciser, parce qu'en Chambre, on peut difficilement, à cause de la limite des réponses, donner toutes les explications. Lors d'une interview avec un journaliste du

Soleil, M. Dallaire, qui me posait des questions concernant — tout probablement elles seront soulevées ici tout à l'heure — le fait que nous avions donné le contrat de construction des deux navires nécessaires entre Sainte-Catherine et Tadoussac à Marine. J'avais élaboré, à ce moment, différentes hypothèses, étant donné la situation actuellement des chantiers... Mais jamais je n'ai fermé la porte sur l'une ou l'autre de ces hypothèses et jamais, comme tel, je n'ai indiqué que, par exemple, on devrait fermer l'un ou l'autre des chantiers. Mais j'avais indiqué la possibilité de diversifier et de coordonner cette diversification entre les principaux chantiers du Québec, particulièrement Marine et Davie. C'est dans ce sens, actuellement, qu'a été versée la somme de \$5 millions à Davie pour améliorer l'exportation, particulièrement en ce qui concerne la construction de plates-formes. Je pense que ça s'en vient vers une solution.

M. Mailloux: Pour ne pas être mal interprété comme vous avez pu l'être, est-ce que vous n'auriez pas dû penser d'envoyer l'amiral de la flotte inaugurer cette gare maritime?

M. Lessard: Ce n'est pas à la gare maritime que j'étais. A la gare maritime, j'ai donné des explications.

M. Mailloux: Il ne le connaît pas!

Il y a une dernière question que je voudrais poser dans le secteur maritime.

M. Lessard: Je pense que M. Tremblay a annoncé le comité interministériel entre le ministère des Transports, le ministère de l'Industrie et du Commerce et le ministère du Travail pour analyser différentes hypothèses de solutions et améliorer la situation des chantiers maritimes au Québec.

M. Mailloux: Une dernière question que je voudrais poser au secteur maritime avant de céder la parole à mes collègues, s'ils en ont à poser dans ce secteur. Cela ne regarde pas la responsabilité du ministre des Transports. Je voudrais, avant de formuler ma question, que le ministre se fasse informer par son architecte naval. Les pétroliers les plus importants qui viennent vers la Golden Eagle sont de 100 000 tonnes, que je sache. Est-ce que le ministre voudrait demander à son expert naval quel est le tirant d'eau d'un 100 000 tonnes qui a à naviguer entre l'Île-aux-Coudres et Lévis et Lauzon?

M. Lessard: On m'indique que c'est environ 40 pieds. Du côté nord, qu'on a fait draguer jusqu'à 33 pieds.

M. Mailloux: L'observation que je voudrais faire au ministre est la suivante. C'est une partie de chenal que je connais assez bien. Il est dragué à 45 pieds normalement, mais des vents violents peuvent en changer les fonds très très vite, surtout quand on pense aux battures est de l'Île d'Orléans,

à la traverse du Banc Brûlé. Il n'y a pas de garantie que c'est 45 pieds. Malgré que j'imagine que le fédéral sonde quand même à différents moments pour... Probablement également qu'on se sert du point de marée haute pour faire le trajet de l'île d'Orléans jusqu'à la Golden Eagle. Mais devant les accidents assez nombreux qui commencent à bouleverser le monde entier, l'écologie du monde entier, ce n'est quand même plus drôle de voir des marées noires un peu partout.

Je ne veux pas porter de jugement sur la conduite des navires. Je pense que les pilotes sont quand même assez experts. J'espère qu'ils sont toujours en bonne condition, surtout à ces moments, pour les rendre jusqu'à la Golden Eagle. Mais on imagine assez facilement ce que serait la tragédie d'un accident maritime qui surviendrait entre la pointe est de l'île d'Orléans et... Comme il arrive des tragédies maritimes, des échouages quand même assez fréquents, à différentes températures, est-ce que le ministre des Transports et son collègue de l'environnement insistent beaucoup auprès du gouvernement fédéral pour qu'une surveillance de tous les instants soit faite sur l'approche de pétroliers géants qui ont à naviguer en amont de l'île-aux-Coudres vers la Golden Eagle?

M. Lessard: Quant à moi, je n'ai pas eu d'intervention dans ce sens — je prends quand même la remarque du député de Charlevoix — parce que je présume que le gouvernement fédéral qui est responsable de la sécurité maritime prend tous les moyens nécessaires — on peut avoir d'ex-personnes de Transports Canada — pour éviter de tels accidents. Mais il est certain que, ce que souligne le député de Charlevoix, on devra en tenir compte d'une façon très sérieuse dans la décision de construire un port méthanier au Québec. Quand cela arrive dans l'océan, étant donné la quantité d'eau, les conséquences sont quand même dangereuses et importantes, mais s'il fallait que cela arrive dans le fleuve Saint-Laurent, cela voudrait dire que toutes les régions en aval de Québec en subiraient des conséquences extrêmement désastreuses particulièrement la région de Charlevoix et la région de la Côte-Nord. On m'indique qu'il y a une réglementation spéciale du gouvernement fédéral pour la conduite de ces bateaux et de même on exige qu'il y ait deux pilotes responsables à la conduite de ces navires à partir des Escoumins.

M. Mailloux: Est-ce que vous auriez l'information de gens qui ont déjà travaillé pour Transports Canada à savoir que, principalement pour tous pétroliers qui circulent du poste prises quel que soit le type de navire qu'on emploie ou simplement pour les navires d'importance. Est-ce que l'obligation est faite dans tous les cas de transport de ces matières?

M. Lessard: On m'indique que tous les navires, quelle que soit la grosseur, doivent avoir le même type d'équipement

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

M. Chevette: Quant au quai dont le député de Charlevoix parlait tantôt, ce qui existe, ce sont beaucoup plus des compilations statistiques et des descriptions de situations de fait. Mais les évaluations quant au coût possible de réfection, des quais existants et tout, je vous dis que ce n'est pas à la page du tout. J'ai fouillé pas mal ce dossier et on a beaucoup de descriptions de situations, de l'état des quais existants. Mais quant à dire demain matin combien cela représente pour le gouvernement de subventionner, par exemple, la réfection des quelque 16 ou 17 indépendants qu'il peut y avoir, je vous garantis qu'on n'est pas prêts à fournir cela demain matin.

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

M. Russell: M. le Président, je vous avoue humblement que je n'ai pas l'expérience ni la connaissance du député de Charlevoix dans le transport maritime. Je suis donc obligé de m'en remettre aux plaintes qu'on reçoit de certaines gens qui viennent se faire entendre. Je prends l'information là où je peux l'avoir, c'est-à-dire auprès de certaines personnes qui ont des connaissances dans ce domaine. Je présume que le député de Charlevoix reçoit à peu près les mêmes plaintes qu'on peut recevoir. Je vois qu'il a posé plusieurs questions que je voulais poser et qui ont obtenu réponse tant de la part du ministre que de la part du député de Joliette, comme celle concernant l'île-aux-Coudres.

Il y en a quelques-unes pour lesquelles on n'a pas obtenu de réponse, et une en particulier. Il s'agit d'une question qui concerne le comté du ministre; je présume que c'est lui qui pourra répondre à cette question. Il s'agit des gens de Godbout qui se plaignent de la sortie du traversier qui semble un danger public.

J'aimerais savoir du ministre s'il y a des mesures qui se prennent pour corriger cette situation et faire en sorte que les gens de la région soient plus satisfaits ou plus rassurés.

M. Lessard: J'ai d'abord reçu les premières plaintes — parce qu'on ne peut pas contenter tout le monde — concernant l'accès au quai qui a été construit en 1975/76 et terminé en 1977 de la part des citoyens parce qu'on envisageait de fermer complètement une route municipale.

Je me suis rendu sur les lieux. On a analysé la situation d'accès et de débarquement des autos. Nous avons pris une décision, à savoir ne pas fermer la route municipale et laisser la possibilité aux gens qui descendent du navire d'utiliser l'ancienne route.

Il y a eu des protestations de la part d'un certain nombre de personnes qui, elles, voulaient que l'autre route soit utilisée et qu'on ferme l'ancienne route municipale. Avec le chef de district

de la région, nous avons pris les moyens nécessaires et d'autres corrections seront apportées, particulièrement un mur pour diviser les deux voies et des feux de circulation, si cela s'avère nécessaire. Mais c'est plutôt, je pense bien — la photo qu'on voit là a été constituée de toutes pièces — un arrêt que doivent faire tous les automobilistes...

M. Russell: Est-ce que l'enseigne va changer?

M. Lessard: Ce sera probablement arrêté, et non exclusivement stop.

Quant à moi, après avoir vu les lieux, je ne peux pas satisfaire tout le monde. Les commerçants voudraient en profiter plus et les autres qui sont situés sur la route municipale voudraient, eux aussi, avoir accès aux commerces que comporte ce traversier. Je ne pense pas — pour autant que la circulation soit respectée et que les signaux soient respectés — je ne vois pas de raison sérieuse de modifier la décision. Suivant la façon dont le quai a été construit, je pense qu'il faut qu'il y ait une entrée dans un sens, mais que la sortie puisse se faire librement dans l'autre sens aussi.

M. Russell: Si je comprends bien la réponse du ministre, il va faire en sorte que la sécurité du public soit assurée.

J'aurais simplement deux autres questions. Je regarde ici, à l'élément 1, paragraphe 1, il y a l'immobilisation de \$10 millions. Je présume que ce sont des montants qui sont utilisés pour le balancement des corporations de traversiers. C'est à peu près le même montant que l'année précédente?

M. Lessard: Dans l'aide au fonctionnement, oui, l'indexation régulière.

M. Russell: Avec l'indexation régulière. Est-ce qu'on est satisfait de ces corporations? Leur budget balance d'année en année, actuellement, ou si on traîne des déficits comme faisaient les commissions scolaires pendant nombre d'années et qu'on fonctionne avec des emprunts à court terme?

M. Lessard: Non, pour les... Est-ce que vous parlez de la Société des traversiers?

M. Russell: Oui.

M. Lessard: La Société des traversiers... Peut-être que M. Latouche pourrait donner les explications. C'est M. Sainte-Marie tantôt que je voulais présenter à l'aérien. Maintenant, c'est M. Sainte-Marie qui est le directeur du service aérien gouvernemental. M. Jacquelin Harvey pourrait donner les explications.

Non, le facteur d'augmentation est aux alentours de 8% et, ce qui est prévu cette année, c'est \$10 595 000.

M. Russell: D'accord!

M. Lessard: Pour l'ensemble des services de traversiers et l'ensemble des services de cabotage qui sont subventionnés.

M. Russell: A \$1 million près, il s'agit de subventions et moins de corporations.

M. Lessard: Ce sont totalement des subventions.

M. Russell: Ce qui m'intéresse le plus, ma question est la suivante: Est-ce que ces corporations balancent leurs budgets annuellement avec ces subventions ou si on a des dépassements qui sont financés par des emprunts temporaires, comme le faisaient les commissions scolaires et d'autres corporations qui étaient financées par le gouvernement?

M. Lessard: Il faut faire la distinction, M. Harvey, en ce qui concerne les transporteurs privés, nous donnons une subvention d'équilibre budgétaire chaque année.

En ce qui concerne la Société des traversiers du Québec, nous assumons, je pense, les déficits, parce qu'il y a déficit annuellement.

M. Chevrete: C'est selon la traverse, bien sûr. Le déficit n'est pas le même si vous prenez l'Ile-aux-Coudres que si vous prenez Matane-Godbout, par exemple, c'est très différent comme déficit et il y a un facteur, d'abord, de conditions de travail qui est nettement différent à Matane-Godbout où le type de traversier et les conditions de travail... Par exemple, le gîte et couvert des marins, c'est le prix des services qui est la partie la plus dispendieuse. C'est bien évident. Prenez, par exemple, juste le gîte et couvert, dans les conventions collectives, ils coûtaient à la société, si ma mémoire est fidèle, une somme approximative de \$400 000 seulement pour Matane-Godbout. Donc, vous avez une idée de la grandeur. S'il fallait que la tarification soit en fonction des coûts réels d'opération, il y a des citoyens qui seraient pénalisés d'un endroit à un autre.

M. Russell: Si je comprends bien, d'un côté, les déficits...

M. Chevrete: Oui.

M. Russell:... sont absorbés au complet et, de l'autre côté, les corporations privées, ce sont des subventions d'équilibre budgétaire et on ne leur permet pas d'accumuler des déficits à perpétuité pour que ça devienne des faillites...

M. Chevrete: C'est-à-dire que c'était dangereux. J'ai remarqué un phénomène. Peut-être que le député de Charlevoix pourrait intervenir là-dessus, mais je remarquais, entre autres, au moment où le gouvernement du Québec subventionnait, par exemple, la traverse Sorel-Berthier, on se rendait compte qu'on garantissait un minimum de revenu à l'individu, au propriétaire et, à ce mo-

ment-là, c'était la politique du temps. Je ne veux pas soulever de querelle, mais c'était pratiquement une prime à la mauvaise administration, un peu comme on a fait dans les commissions scolaires, vous vous rappelez? quand on avait des subventions d'équilibre budgétaire, point. On disait: Si t'arrives déficitaire, on te subventionnera. Mais cela a disparu avec l'étatisation à Sorel.

M. Lessard: Le transport... En fait, ce qui est arrivé, c'est qu'il y avait eu des ententes avec le gouvernement fédéral et ces compagnies et le gouvernement du Québec, pour les subventionner, pour leur faire faire le transport d'hiver, mais on ne tenait pas compte, dans la subvention du transport d'hiver, de l'argent, des recettes nettes qui étaient faites par ces compagnies.

Maintenant, en ce qui concerne la société des traversiers comme telle, on assume entièrement, à chaque année, le déficit et, en ce qui concerne, par exemple, les dépenses d'investissements, c'est-à-dire les investissements et les dépenses de capital, là, on leur permet d'emprunter. On les autorise à emprunter. Dernièrement, on a signé l'emprunt, par exemple, pour le paiement des navires Tadoussac-Sainte-Catherine.

M. Russell: C'est ce qui apparaît à l'élément 2 pour un montant de \$7 millions...

M. Lessard: C'est parce que le rapport financier de la société a été déposé à l'Assemblée nationale il y a plusieurs mois, mais les investissements de la société, les opérations de la société ne sont pas à ce programme-là. C'est une société autonome.

M. Russell: Le montant qui apparaît ici à l'élément 2 de \$7 390 000 est-ce que ce sont des engagements?

M. Lessard: À l'élément 2, \$9 069 000...

M. Russell: Oui, par contre, il y a une immobilisation de \$7 millions.

M. Lessard: Les deux débarcadères de Tadoussac-Sainte-Catherine.

M. Mailloux: Ce doit être cela qui a fait gonfler mon budget. On a l'arrière des bateaux dans le budget de Charlevoix et une partie des quais.

M. Lessard: C'est cela, on a divisé en deux.

M. Mailloux: Je comprends.

M. Chevrete: Pour apporter certaines précisions à ce que j'ai dit tantôt, la subvention à des propriétaires existe encore. La limite est de 16% pour les frais d'administration et les profits. Cela comprend l'administration et les profits.

Il y a une chose sur l'immobilisation aussi qu'on pourrait peut-être dire, c'est que la loi de la société aurait sans doute avantage à être amendée

pour permettre l'appropriation... Ce n'est pas clair dans la loi. On étudie une formule présentement pour voir s'il n'y aurait pas lieu d'amender la loi pour qu'elle puisse se porter vraiment acquéreur. Il faut passer par un détour légal, par le ministère des Transports, et la société nous a rapporté le fait dans son rapport annuel l'an dernier. Le contentieux, je crois, est à se pencher là-dessus, sur la possibilité d'un amendement à la loi pour que ce soit très clair.

M. Lessard: Pour répondre, il y a \$10 millions. Sur le montant de \$9 millions, il y a \$6 645 950, il y a plus que cela, environ \$7 millions en ce qui concerne le transport maritime et cela comprend particulièrement les débarcadères routiers de Tadoussac-Sainte-Catherine, les aménagements des débarcadères routiers de Baie-Comeau, la construction du nouveau navire, la traverse de Montmagny-l'île aux Grues pour une somme estimée à \$1 800 000 et cela comprend aussi \$2 millions pour l'aérien.

M. Russell: Est-ce qu'il y a des engagements pris dans l'immobilisation étendus sur le nombre d'années à venir?

M. Lessard: Non.

M. Russell: Aucun.

M. Lessard: Nous payons toujours selon le rythme des travaux et quand le travail est terminé, nous devons payer l'entrepreneur. Il appartient au ministre des Finances — il faut fonctionner à l'intérieur de notre budget — d'aller faire les emprunts nécessaires, mais quant à nous, nous fonctionnons annuellement. Le ministère des Transports n'emprunte pas.

M. Russell: Si j'ai bien compris, ce sont les corporations qui empruntent pour de l'immobilisation et le ministère donne des subventions. Mais est-ce que ces corporations ont des emprunts à long terme pour de l'immobilisation qui sont garantis par le ministère?

M. Lessard: Quand vous parlez des corporations, nous n'avons qu'une seule corporation. Nous avons la société publique, la Société des traversiers du Québec. L'actionnaire de la Société des traversiers du Québec c'est le ministre des Finances, même si c'est le ministre des Transports qui est le ministre de tutelle. Les emprunts qui sont faits pour la construction de navires pour la Société des traversiers du Québec sont garantis par le ministre des Finances.

Le Président (M. Jolivet): D'autres questions sur le programme ??

M. Samson: le Président, l'honorable député de Charlevoix me suggère qu'on pourrait peut-être parler des trois derniers programmes et les adopter en bloc.

Le Président (M. Jolivet): C'est cela. On pourrait aller aux programmes 8 et 9 et revenir avec les dernières questions que le député de Charlevoix aurait sur le transport maritime.

Transport aérien gouvernemental

M. Samson: Je n'ai pas tellement de questions. J'ai peut-être une question qui se rattacherait au programme 8 concernant le service aérien gouvernemental. Je pense que c'était l'an dernier, j'ai été témoin, à l'aéroport de Rouyn, en présence du député d'Abitibi-Ouest et de fonctionnaires du gouvernement — ils étaient six ou sept fonctionnaires... Remarquez bien que je ne veux pas lancer de querelle, je me pose des questions et je me demande de quelle façon ça pourrait être corrigé pour améliorer, pas nécessairement le service gouvernemental, mais les dépenses gouvernementales. Un avion est arrivé au moment où nous étions là. Nous étions deux députés et six ou sept fonctionnaires... non, on n'a pas parlé de celui-là; on a parlé d'autre chose.

M. Lessard: C'est un nouveau? Il me semble que l'an passé on avait discuté d'un cas que vous aviez vécu.

M. Samson: Oui, ce n'était pas celui-là.

M. Lessard: Ce n'était pas celui-là?

M. Samson: C'est un autre. C'est un exemple différent. Deux députés et six ou sept fonctionnaires sont là. Il arrive un avion gouvernemental avec une quinzaine de personnes à bord et ces gens descendent, bien entendu. L'avion repart immédiatement et ces gens qui étaient là, les fonctionnaires et les députés, doivent attendre un avion de Québécois qui est en retard de deux ou trois heures...

M. Lessard: ... avis...

M. Samson: Non, ce n'est pas le même cas. L'autre était à Val-d'Or. Ce sont deux cas différents. Ce qu'on se demande, et ce qu'on s'est demandé à bon escient, c'est si ces gens auraient pu utiliser l'avion gouvernemental qui retournait vide pour ne pas être obligés de payer des billets. C'est tout simplement ça. Ce n'était pas un accommodement parce que les avions étaient en retard, c'est que les gens étaient là et il me semble qu'il aurait pu être prévu — ça ne l'était pas; il n'y a personne qui a eu la chance de s'approcher pour le demander — dans des cas comme celui-là, quand un avion se rend dans des régions assez éloignées... Ce n'est pas à moi de m'informer pour savoir s'il y a des fonctionnaires qui sont là et qui pourraient bénéficier de ce transport.

M. Lessard: Il y a un problème. Il me semble que, quand des choses comme celle-là arrivent, il y a moyen, certainement, de trouver des solutions, mais il faut quand même faire attention. Il ne faut

pas que ça devienne un service régulier qui fasse concurrence à l'entreprise privée. On reçoit des plaintes de compagnies, justement, ou on pourrait recevoir des plaintes de compagnies — je pense qu'on en reçoit — qui nous indiquent que le service aérien gouvernemental ne doit pas être un service parallèle dans certaines régions du Québec, ce qui leur ferait concurrence. Quand il n'y a pas de vols réguliers et qu'il y a des problèmes, par exemple, de retards d'avions, etc., qu'il y a des fonctionnaires et qu'un avion est là... mais il faut faire attention. M. Sainte-Marie pourrait peut-être donner des explications. Quelle est la politique qui existe à ce sujet?

M. Samson: M. le Président, je pourrais aller un peu plus dans les détails dans la perception de cela. Je suis d'accord avec le ministre que ça ne doit pas devenir... parce que l'entreprise privée est là, les vols réguliers sont là, bien sûr. Mais les citoyens qui ont été témoins de ça se sont posé plusieurs questions et il me semble qu'on pourrait éviter qu'ils se posent des questions inutilement.

A titre d'exemple, si les fonctionnaires et les députés qui étaient là ont pris le vol régulier, pourquoi les autres fonctionnaires n'ont-ils pas pris le vol régulier pour venir à Rouyn? C'est un exemple que je donne. Si l'avion a été nolisé de Québec à Rouyn pour une quinzaine de personnes de la Régie de la langue française, si on veut accrocher des noms à ça, si cet avion vient vide et qu'en même temps il y a un service régulier qui est en retard et qu'il y a des fonctionnaires et des membres de l'Assemblée nationale qui auraient pu l'utiliser si c'est un cas comme ça... il me semble que le gouvernement a dépensé de l'argent pour envoyer l'avion là et que le même gouvernement dépense de l'argent pour faire venir d'autres fonctionnaires qui auraient pu revenir gratuitement. C'est là-dessus que je pose la question. Cela ne veut pas dire qu'on doive... là-dessus, je suis d'accord avec le ministre.

M. Lessard: Quel problème peut survenir, par exemple, si on fait monter des fonctionnaires et qu'il y a cinq, six ou sept personnes qui ne sont ni fonctionnaires ni députés, qui, elles, doivent attendre le service régulier. On va avoir des réactions aussi de ce côté. Peut-être que M. Sainte-Marie pourrait donner quelques explications à ce sujet.

M. le ministre vient de répondre assez exactement au problème. D'abord, si les passagers ne sont pas montés dans notre avion, c'est probablement qu'on ne le savait pas. Les réservations se font à notre centrale à Québec. Alors, que des fonctionnaires et des membres de l'Assemblée nationale aient une réservation chez une compagnie aérienne et qu'il arrive un retard, tout ça n'est pas planifié. Ils avaient un billet pour prendre la compagnie aérienne. Nous, nous avions une demande pour conduire des fonctionnaires à Rouyn. (11 h 45)

Nous ne savions probablement pas, premièrement, et deuxièmement, sans que ce soit planifié, à la dernière minute, que des passagers embar-

quent, comme M. le ministre vient de le dire, on a eu d'autres cas semblables où les compagnies ont protesté parce que cela devient autant de sièges vides qui étaient vendus sur la ligne aérienne. La ligne aérienne fait des protestations assez vigoureuses.

M. Samson: C'est sûr que cela ne pouvait pas être prévu. Vu de Québec c'est une chose, mais vu d'une région périphérique, c'est une autre chose. Ces gens-là voyaient cela de leur coin et de leur point de vue. Ils ne voient pas souvent arriver des avions du gouvernement à ce genre d'aéroport. Ils peuvent venir une fois par deux jours, ce n'est pas souvent comparativement aux autres vols. Quand ils voient un avion du gouvernement, cela se remarque. Quand ils le voient repartir vide cela se remarque davantage. C'est ce que je voulais porter à votre attention.

Je n'ai pas de solution à vous suggérer, mais peut-être qu'en portant le sujet à votre attention, il y aurait à un moment donné, quelqu'un qui pourrait suggérer quelque chose dans le milieu concerné. Ce n'est pas plus que cela.

Le Président (M. Jolivet): Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. Samson: Je pense que le ministre veut répondre.

M. Lessard: En fait, les députés, comme je l'ai demandé aux ministres aussi, peuvent vérifier. On sait, par exemple, que l'avion du gouvernement s'en va à l'aéroport d'Inotek. Dans des coins comme les nôtres, ce n'est pas facile de savoir quand un avion va être demandé d'urgence par des fonctionnaires qui doivent rencontrer du monde à telle heure alors qu'il n'y a pas un vol régulier et, lorsque nous constatons qu'il y a plus de sept ou huit fonctionnaires, nous acceptons que l'avion du gouvernement soit utilisé, mais cela pose des problèmes assez importants, assez délicats puisque justement si on veut et on va se diriger vers une politique qui va essayer d'améliorer les services aériens dans des régions périphériques. Mais il me faut quand même pas nuire à la rentabilité des lignes aériennes existantes. Le jour où ce n'est plus rentable, on ne donne pas de service aux citoyens.

D'autre part, il y a toujours le problème de la démarcation entre les fonctionnaires et la population comme telle lorsque vous arrivez à l'aéroport de Val-d'Or. Il est certain qu'il devait y avoir d'autres personnes qui attendaient aussi l'avion de la ligne régulière et vous avez eu la même réaction. Lorsque les citoyens voient monter des fonctionnaires dans l'avion, ils ont tendance à dire: Cet avion est à nous, cela n'a pas de bon sens que deux, trois ou quatre fonctionnaires puissent l'utiliser alors qu'il peut y avoir, dans un cas en particulier, 31 personnes qui peuvent monter à bord de l'avion.

M. Samson: Avec cette différence cependant que le gouvernement a dû payer pour envoyer ces

fonctionnaires alors qu'il ne devait pas payer pour les autres. C'est la différence. Avec cette différence aussi que ceux de Val-d'Or qui attendaient ne savaient pas qu'il y avait un avion qui venait à Rouyn alors que tout le monde qui l'a vu le sait. Comme je le dis, c'est un cas qui ne se présente peut-être pas souvent, mais cela peut arriver que ça se présente encore. Je ne vous suggère pas de solution, je vous le soumets. Je sais que vous allez le considérer.

M. Lessard: C'est du cas par cas. A un moment donné il appartient au pilote dans ces circonstances...

Si les passagers avaient fait des représentations auprès du pilote et expliqué le cas, il y aurait eu une correspondance téléphonique avec Québec et cela aurait peut-être pu s'organiser.

M. Samson: Je soumets respectueusement qu'on n'a pas eu le temps.

M. Lessard: Peut-être qu'il y avait une urgence.

Peut-être qu'il y avait une urgence ailleurs aussi.

Il avait peut-être à répondre à une urgence en partant de là.

M. Samson: S'il n'était pas au courant qu'il y avait du monde là qui aurait pu bénéficier de ses services, il n'avait sûrement pas besoin de débarquer non plus. C'est une coïncidence.

M. Russell: Cela aurait été bien facile à faire en communiquant avec la tour. La tour aurait pu parler au pilote par la radio.

Le Président (M. Jolivet): Est-ce qu'il y a d'autres questions sur les programmes 8 et 9? M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: Oui, M. le Président, j'ai des choses qui m'intéressent. Quel est le nombre de pilotes que vous avez à votre disposition actuellement pour toute la flotte?

M. Lessard: Pour l'ensemble du service aérien, en fait de pilotes permanents, c'est environ 70, plus ou moins.

M. Russell: 70 pilotes. Est-ce que chacun pilote chacun des avions de la flotte?

M. Lessard: Il faut faire une distinction entre les pilotes d'hélicoptères seulement et les pilotes d'avions seulement. Maintenant, il y a des pilotes qui sont spécialisés, vous avez les pilotes d'avions-citernes. La plupart sont désignés pour agir comme copilotes dans les avions de passagers... mais pas tous.

M. Russell: M. le Président, vous louez des avions, je crois, pour la surveillance des feux, pour les Terres et Forêts. Est-ce que c'est votre ministère qui loue ça?

M. Lessard: Ce n'est pas nous.

M. Russell: Vous donnez des services simplement pour la protection d'un incendie?

M. Lessard: Non, ce sont les avions-citernes seulement. Les avions dont vous parlez sont loués par les sociétés de conservation qui relèvent du ministère des Terres et Forêts.

M. Russell: C'est subventionné par les Terres et Forêts?

M. Lessard: C'est ça.

M. Russell: Sans consultation du ministère des Transports?

M. Lessard: Non, ce sont les sociétés de conservation qui ont leur autonomie juridique et qui procèdent à la location des appareils dont elles ont besoin pour faire la surveillance de leur territoire.

M. Russell: M. le Président...

Le Président (M. Jolivet): Le programme 9?

M. Russell: Oui, le programme 9 qui porte sur la question des...

Le Président (M. Jolivet): Quelle autre question...

M. Lessard: En réponse au député, pour les sociétés de conservation, le gouvernement ne coordonne pas la location d'avions. Cela peut se faire par l'intermédiaire du ministère des Terres et Forêts, mais, comme le disait M. Sainte-Marie, elles ont une certaine autonomie. Mais pour l'ensemble des ministères du gouvernement, c'est maintenant le ministère des Transports qui coordonne la location.

M. Russell: C'est ce que j'avais cru entendre. C'est ce qu'on m'avait laissé entendre, et c'est pour cette raison...

M. Lessard: C'est cela. C'est pour les besoins des ministères.

M. Russell: C'est pour les besoins des ministères, mais s'il se loue un avion subventionné par le ministère, je présume qu'il y a la même obligation, parce que vous devez payer un tarif, il y a quand même une surveillance de l'utilisation que cette société fait.

M. Lessard: Il ne s'agit pas de subventions comme telles du ministère des Terres et Forêts à la Société de conservation. Il s'agit d'une participation à la surveillance des feux selon un prorata en fonction de la superficie des forêts domaniales ou des forêts qui relèvent de la responsabilité du ministère des Terres et Forêts. Les compagnies paient également au prorata de la superficie à payer.

M. Russell: M. le Président, je remercie le ministre de l'information. Je ne sais pas s'il y a d'autres questions là-dessus. J'aurais quelques questions sur le programme 9. Sur l'aviation, je n'ai pas d'autres questions. Je voudrais aller au transport scolaire.

Le Président (M. Jolivet): Le programme 9. Restez toujours ici, parce qu'il y aura des questions de la part du député de Charlevoix à la fin.

Gestion interne et soutien (suite)

M. Lessard: On a les réponses aux questions qui nous ont été posées tout à l'heure concernant la Commission de transport. C'est ça? Comme les notes ont été prises par M. Michaud, je vais lui demander de donner les explications.

Ce n'est pas qu'il écrive mal, mais... ce n'est pas lui qui a écrit ça!

La réduction du budget pour l'année 1979/80 est reliée au fait que les dépenses en 1978/79 n'ont pas été effectuées. Donc, les montants en dépenses équivalent pour l'année 1978/79 au budget 1979/80 qui est demandé. Les communications. On voit qu'on passe de \$685 000 à \$356 000. Ce sont des réductions d'avis dans la Gazette officielle, les taux et tarifs sont publiés en sommaire au lieu d'en détail. Donc, une réduction sensible de \$160 000.

M. Russell: ... \$300 000?

M. Lessard: C'est ça. Il y a moins d'avis officiels qui ont été publiés dans la Gazette officielle. Quant aux loyers, c'est dû à des modifications au système informatique. Il y a eu une baisse d'environ \$100 000 dans la demande des crédits et des dépenses de l'année en cours.

Les transporteurs sont tannés; ils ne font plus appel à la commission... non, ce n'est pas vrai.

Transport scolaire.

Transport scolaire

M. Russell: Je ne sais pas si le ministre a des déclarations à faire sur le transport scolaire. On a discuté amplement ensemble...

M. Lessard: Concernant le transport scolaire qui augmente à un rythme assez important, puisque nous devons — oui, inquiétant — indexer selon une formule très complexe que M. Lachapelle pourrait expliquer, puisque nous déterminons une moyenne d'augmentation de coûts de l'ensemble des services qui sont nécessaires pour donner le transport scolaire.

Ce que je voulais dire c'est qu'un comité a été constitué composé du ministre d'Etat à l'aménagement, M. Léonard, du ministre de l'Education et de moi-même, en vue d'analyser toute la question du transport scolaire, à savoir de quelle façon le transport scolaire pourrait être décentralisé ou pourrait être remis aux commissions scolaires ou encore, dans le cadre de la constitution des conseils de comté, ou que le transport scolaire soit

assumé, comme le transport en commun, par des corporations qui seraient constituées par des conseils de comté. Différentes hypothèses sont analysées. Il y a encore le transfert du transport scolaire au ministère de l'Éducation, ce que je ne favorise pas puisqu'il faut justement être assuré de la sécurité et c'est ma responsabilité, comme ministre des Transports, de prendre les mesures sécuritaires nécessaires. Il y aura différents scénarios qui seront analysés et nous devons remettre notre rapport au Conseil du trésor le 1er novembre 1979.

M. Russell: Si je comprends bien, l'expérience passée fait en sorte que le ministère des Transports a simplement un droit de surveillance sur les contrats qui se donnent par les commissions scolaires et le ministère subventionne simplement. Est-ce que les normes utilisées sont établies par le ministère des Transports?

M. Lessard: Oui. Les normes sont quand même contrôlées par le ministère des Transports, et la fixation des augmentations ou de l'indexation est déterminée à la suite d'une étude qui est faite par une firme — Caron, je pense — annuellement, et par la suite, lorsque le ministère a fait les analyses concernant l'indexation, il fixe un taux moyen pour les régions du Québec, taux qui est confirmé par la Commission des transports du Québec et si le transporteur n'est pas satisfait, il peut demander ce qu'on appelle la révision particulière devant la Commission des transports. Le ministère accepte les plans de transport qui lui sont soumis par les commissions scolaires.

M. Russell: Je sais que le ministre nous a indiqué plusieurs modes de changement qui pourraient arriver, mais dans le concret, pour l'année courante, il n'y a aucun changement qui se fait.

M. Lessard: Non.

M. Russell: De quelle façon va-t-on procéder pour le renouvellement des contrats? Est-ce que cela va se faire par soumissions publiques? Est-ce que cela va simplement être le renouvellement tacite de ceux qui font déjà le transport scolaire?

M. Lessard: Cela se renouvelle tous les trois ans et le comité, à la suite du rapport que nous soumettrons — parce que cela sera analysé par le comité dont j'ai parlé tout à l'heure — et des décisions seront prises à ce sujet pour le service de 1980 à 1983.

M. Russell: M. le Président, si je comprends bien, ce sont des contrats qui sont renouvelés pour trois ans.

M. Lessard: Trois ans.

M. Russell: Quand ont-ils été renouvelés?

M. Lessard: L'an dernier, en 1977.

M. Russell: Totalement pour...

M. Lessard: C'est renouvelé d'année en année, c'est comme les chemins d'hiver, mais pour un contrat de trois ans et qui se renouvelle d'année en année. En 1977, nous avons renouvelé les contrats pour une autre période de trois ans. Mais si une commission scolaire n'est pas satisfaite du transporteur, elle peut toujours se plaindre à la Commission canadienne des transports. Non, à la Commission des transports du Québec.

M. Russell: Est-ce que l'information que je possède...

M. Mailloux: Je ne pensais pas que vous étiez aussi fédéraliste que cela.

M. Russell: Est-ce que l'information que je possède...

M. Lessard: C'est parce que j'ai des problèmes avec la Commission canadienne des transports.

M. Mailloux: Je vois cela.

M. Russell:... à savoir que les contrats qui ont été émis pour trois ans se renouvellent d'année en année, mais peuvent être annulés d'année en année à la discrétion du ministère.

M. Lessard: Non pas à la discrétion du ministère, par la Commission des transports du Québec, à la suite de plaintes qui proviendraient de la commission scolaire.

M. Russell: Mais s'il n'y a aucune plainte, il n'y aura aucune annulation. Ces contrats sont fermes pour jusqu'en 1980.
(12 heures)

M. Lessard: Ce qui arrive, c'est que le renouvellement se fait s'il n'y a pas de plaintes. Le renouvellement se fait suite à la décision de la Commission des transports du Québec. Maintenant, le plan de transport scolaire nous est soumis chaque année et il est certain que dans certaines régions du Québec, par exemple, suite à la dénatalité, il arrive que des commissions scolaires n'aient pas besoin d'autant d'autobus, mais pour répondre à votre question, normalement, le renouvellement se fait par la Commission des transports du Québec.

M. Russell: Donc, si je comprends, je voudrais être clair, c'est que les contrats qui ont été renouvelés en 1977 sur nos fiches jusqu'en 1980, ne peuvent pas être annulés à moins de plaintes, de justifications de part ou d'autre qui peuvent être une annulation, et les changements qui sont faits, dont le ministre a discuté, mais qui a... la commission qui étudie actuellement et s'il y a des changements, ça ne se fera sûrement qu'après 1980.

M. Lessard: C'est cela.

M. Russell: Donc, en 1980, de quelle façon seront renouvelés les contrats? Est-ce que c'est dans l'optique du ministère de continuer de la même façon par des soumissions publiques?

M. Lessard: Comme on est plusieurs intervenants dans le comité, on va — je ne veux pas prendre une décision à ce moment — soumettre cela au Conseil du trésor et ce sera analysé, parce que ça va toujours être fonction de ce que seront les décisions concernant la constitution d'un conseil de comté. Alors, il est possible que le transport — parce qu'on essaie autant que possible de rentabiliser le transport qui nous coûte assez cher — d'intégrer le transport scolaire au transport en commun dans certaines régions, parce que le problème du transport que nous vivons, c'est comme une entreprise qui fonctionne à peu près à 50%. C'est-à-dire que vous avez les autobus scolaires qui pourraient être utilisés dans des régions comme les nôtres, puisqu'on n'a pas de transport en commun, et qui ne le sont pas actuellement. Si on prend une décision, tout en coordonnant, en ayant une coordination au ministère des Transports, si on prend une décision pour transmettre l'administration du transport scolaire comme tout secteur du transport aux conseils de comté, on va voir quelles seront les recommandations qui seront faites.

M. Russell: Quand le rapport de cette étude en cours sera-t-il déposé?

M. Lessard: En novembre 1979.

M. Russell: Est-ce qu'il sera rendu public?

M. Lessard: Je le pense bien. Je ne vois pas d'objection majeure à ce qu'il soit rendu public.

M. Russell: Si on me le permet, je pense que l'appréhension qu'on sent chez les transporteurs est la suivante, c'est qu'en 1980, nonobstant tout ce qui vient d'être dit, devant toutes les études qui seront faites, on pourrait, si on en décide ainsi, non pas faire appel à des transporteurs déjà organisés dans une région donnée, mais faire appel à d'autres qui voudraient organiser des flottes et ces choses-là. Le ministre n'est pas capable de donner des garanties, forcément, que ce sera la même formule qu'on utilise actuellement et si je pose la question, ce n'est pas tellement pour l'intégration des transports urbains aux transports scolaires, c'est que dans les régions rurales où il n'y a à peu près pas de ces transports et où ça pourrait être organisé, leur inquiétude est la suivante: Est-ce que ce serait avec ceux-là qu'on pourrait transiger, suivant les directives des ministères concernés ou des organismes concernés. C'est un peu ça...

M. Lessard: Je pense que c'est le 30 juin que je parlerai à l'Association des transporteurs scolaires du Québec. J'ai déjà indiqué à l'association que je ne pouvais pas m'engager officiellement,

comme tel, puisque la décision relève du Conseil des ministres, mais que je pouvais prendre un engagement moral dans le sens suivant: C'est certain que, un peu comme nous le faisons pour les chemins d'hiver, nous devons tenir compte des transporteurs qui sont déjà là et qui sont déjà équipés. On n'est pas pour faire naître... en autant qu'ils donnent un bon service, par exemple. On n'est pas pour faire naître continuellement des compagnies qui vont être dans une situation difficile au point de vue financier. Alors, il est certain, ces gens étant déjà équipés, que le gouvernement du Québec ne peut pas prendre ça complètement à charge. C'est impossible.

M. Vaillancourt (Orford): Est-ce que les taux sont révisés à chaque année?

M. Lessard: Oui. Les taux sont révisés par une firme privée qui suit complètement et annuellement le dossier et, comme je l'ai expliqué tantôt, le ministre des Transports annonce l'indexation au mois d'août. Cette année elle a été de 10,5%, confirmée par la Commission des transports, et il y a toujours la possibilité pour un transporteur de faire appel à la Commission des transports selon une formule qui leur est connue pour demander une révision particulière si l'indexation qui leur est donnée de 10,5% n'est pas satisfaisante.

M. Vaillancourt (Orford): J'ai une autre question à poser. Lorsqu'un transport scolaire fait des voyages à l'extérieur de son circuit normal, est-ce que c'est reconnu pour la subvention? Par exemple, si une commission scolaire doit transporter les élèves dans un endroit quelconque, soit pour une réunion ou des cours spéciaux ou une pièce de théâtre...

M. Lessard: La commission scolaire est autonome dans ses décisions, mais le ministère des Transports, cette année — M. Lachapelle pourrait donner les explications, je ne les ai pas de mémoire — donne \$2.50 par étudiant...

\$2.50 au titre d'activités parascolaires.

\$2.50 par étudiant pour activités parascolaires — il appartient à la commission scolaire de prendre des décisions — qui comprennent, par exemple, des activités de loisirs culturels aussi.

M. Vaillancourt (Orford): Cela dépend de la distance.

M. Lessard: Non. Cela n'a aucun rapport.

On donne \$2.50 par étudiant et les commissions scolaires sont autonomes dans leurs décisions.

M. Vaillancourt (Orford): Elles paient la différence s'il y a une différence.

M. Lessard: Si les commissions scolaires n'arrivent pas, à un moment donné, en ce qui concerne les subventions qui leurs sont accordées, elles doivent assumer la différence comme dépense inadmissible.

M. Vaillancourt (Orford): Elles chargent une taxe en conséquence. En ce qui concerne les écoles privées, il y en a qui font du transport scolaire. Est-ce que pour les mêmes activités elles reçoivent \$2.50?

M. Lessard: Il y a deux types d'écoles, en ce qui concerne les écoles privées qui ne sont pas reconnues par le ministère de l'Éducation...

M. Vaillancourt (Orford): Je parle d'une école reconnue.

M. Lessard:... dans ce cas il n'y a pas de subvention. Dans les écoles reconnues il y a une subvention qui provient du ministère de l'Éducation pour les étudiants, mais il n'y a pas de subvention pour le transport scolaire, mais lorsque...

Pour les activités scolaires, il n'y a pas de subvention aux institutions privées. Il y a des subventions pour le transport quotidien lorsque les écoles sont déclarées d'intérêt public.

M. Vaillancourt (Orford): Il n'y en a pas pour les activités en dehors du transport quotidien matin et soir.

M. Lessard: Non, quotidien matin et soir, il n'y a pas de subvention.

M. Vaillancourt (Orford): Ce n'est pas tout à fait comme les... Mais l'école privée reconnue reçoit une subvention pour son transport quotidien.

M. Lessard: Exactement.

M. Vaillancourt (Orford): Mais elle ne reçoit pas de subvention pour les activités sociales ou autres.

M. Lessard: C'est cela.

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

M. Russell: J'ai deux petites questions, M. le Président. Cela fait combien en moyenne par élève le transport scolaire?

M. Lessard: Dans l'ensemble \$240, le coût moyen.

M. Russell: Par élève par année.

M. Lessard: \$240 par année.

M. Russell: Est-ce que cela comprend le transport scolaire qui est à l'intérieur des villes, comme la ville de Montréal où on voit beaucoup d'autobus scolaires passer dans les rues et ramasser des élèves.

M. Lessard: Oui.

M. Russell: C'est subventionné. Ces institutions sont...

M. Lessard: Ce sont des institutions de la Commission des écoles catholiques de Montréal ou des commissions scolaires de l'île de Montréal.

M. Russell: Est-ce qu'il y en a plusieurs à l'intérieur de la ville de Montréal?

M. Lessard: Oui, il y a 145 000 élèves à la Commission des écoles catholiques de Montréal. Un grand nombre de ces élèves demeurent à plus d'un mille, surtout des élèves du secondaire qui sont transportés comme les autres.

M. Russell: Des élèves qui ne peuvent pas utiliser les transports publics.

M. Lessard: C'est cela. Lorsqu'une commission scolaire nous écrit pour nous demander l'intégration avec une commission intermunicipale de transport ou avec un transporteur public, nous acceptons cette intégration. Mais le problème d'intégration est toujours le problème de la pointe. Lorsqu'on intègre, qu'on constitue deux systèmes parallèles, soit le transport en commun et le transport scolaire, on n'économise pas plus d'argent. Alors, le problème que ça pose, c'est toujours l'horaire des étudiants qui correspond à peu près à l'horaire des travailleurs.

M. Russell: M. le Président, j'ai juste une remarque sur le transport scolaire dans des villes comme Montréal. Je me sers de Montréal comme exemple, parce que j'ai vu et je connais même des élèves qui ont 12 ans et plus, qui sont transportés par autobus scolaire, avec l'excuse qu'ils ont plus d'un mille à faire pour aller à l'école. Par contre, ils pourraient facilement utiliser le transport public qu'on subventionne. Le gouvernement subventionne quand même les déficits. Comme on a d'autres autobus pour cueillir ces élèves... ce n'est pas qu'ils ne peuvent pas utiliser le transport public, ce sont des élèves qui utilisent le transport quotidiennement pour d'autres activités. Là, on les transporte en autobus scolaire.

Ce sont les seules remarques que j'avais à faire là-dessus. Je ne sais pas ce qu'en pense le ministre, mais je pense que c'est important, on paie en double inutilement.

M. Lessard: Cela entre dans le cadre d'une rentabilisation du transport en commun et on veut autant que possible essayer d'intégrer ça.

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

M. Lessard: On m'indique que dans le cas de Montréal tous les plans et devis des commissions scolaires sont soumis à la Commission de transport de la ville de Montréal et il appartient à la commission de transport de décider si on doit utiliser le transport en commun ou le transport scolaire.

M. Russell: Je pense qu'on manque de motivation à la commission de transport de Montréal.

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

M. Mailloux: M. le Président, je comprends que mes collègues ont terminé. Dans cinq minutes, je pense que j'aurai terminé moi-même. D'abord, est-ce que le ministre, en raison du transport scolaire, voudra appeler une commission parlementaire relativement au rapport Jodoin pour permettre et aux parlementaires et aux différentes instances d'étudier les recommandations avant que le ministère ne décide de donner suite aux conclusions et aux recommandations du rapport Jodoin?

M. Lessard: Je n'avais pas envisagé cette possibilité, M. le Président. Les propositions qui me sont faites m'apparaissent assez claires et je ne vois pas pour le moment la nécessité d'une commission parlementaire à ce sujet.

Transport aérien gouvernemental (suite)

M. Mailloux: Dans un autre ordre d'idées, cela s'adresse probablement à M. Sainte-Marie, le transport aérien. Si ma mémoire est fidèle, la flotte dont on se sert pour le transport ministériel, pour les blessés et les autres fonctionnaires comprend le jet et deux F-27, à moins qu'il y ait eu des changements. Il y avait, je pense, un F-27 qui était d'appartenance gouvernementale. Il y en avait un qui était à location dans le temps. Est-ce que les deux appartiennent au gouvernement? Est-ce que le jet qu'on utilise encore avec la même fréquence... est-ce que c'est à peu près la même fréquence?

M. Lessard: A peu près, oui.

M. Mailloux: L'ensemble des pièces... on continue à faire les réparations qui s'imposent au fur et à mesure?

M. Lessard: Oui, j'ai reçu un rapport de M. Sainte-Marie concernant les problèmes que soulèvent et que vont venir à soulever — je vais parler de façon générale — les moteurs que nous avons sur le jet actuellement, rapport qui nous indique que d'ici cinq ans nous allons avoir certains problèmes sérieux d'atterrissage à certains endroits du Canada et des États-Unis, puisque maintenant on diminue le nombre de décibels et qu'on a des critères plus sévères concernant le son. De plus, ce rapport m'indique le changement de moteurs que nous devons envisager, ce qui amènerait une économie d'énergie assez importante. Alors, on est actuellement à envisager la possibilité de modifier les moteurs du jet.

Je voudrais dire sur un autre sujet qu'actuellement nous avons un comité qui étudie d'autres possibilités concernant, en cas d'urgence, le transport des malades dans les régions. Le député de Charlevoix a un comté qui n'est pas aussi loin que le mien, mais il sait que nous sommes très mal organisés actuellement pour le transport des malades.

(12 h 15)

M. Mailloux:... continue à faire des doléances constantes relativement au transport des blessés, des malades qu'on doit faire monter à bord d'un avion dans des conditions difficiles, oui.

M. Lessard: Nous avons donc une décision à prendre et je voyais l'autre jour un malade qui était monté à bord sur une civière et c'était tout un problème, surtout quand le monsieur pèse 200 livres, de pouvoir monter dans le "jet" du gouvernement. Est-ce que nous allons vers l'achat puisqu'une grande partie des voyages du "jet", je pense, est consacrée au transport d'urgence de malades dans les régions périphériques. La décision que nous avons à prendre est donc: Est-ce que nous allons acheter un avion-ambulance ou si ce serait moins coûteux de créer des régions au niveau de la province et de demander à des transporteurs privés de nous faire des soumissions ou d'avoir la responsabilité d'acheter cet avion-ambulance. Je m'interroge tout le temps dans le cas du "jet" qui part de Québec et monte sur la Côte-Nord ou en Abitibi si ce ne serait pas mieux d'avoir des services régionaux qui seraient assumés par du transport privé. Nous avons une décision à prendre. Est-ce qu'on se dirige vers l'achat d'un avion-ambulance ou si on confie cette responsabilité à l'entreprise privée, avec des exigences concernant un avion-ambulance.

M. Mailloux: En dehors de cette préoccupation du ministre, concernant le transport difficile de blessés sur des lits ou en civières, le gouvernement n'a pas l'intention d'ajouter à la flotte d'avions de transport, il n'y a pas de budget dans un avenir prévisible pour ajouter au "jet" et aux deux F-27...

M. Lessard: Non. Je pense que jusqu'ici le nombre d'avions que nous possédons est satisfaisant pour...

M. Mailloux: Il est utilisé par contre au maximum?

M. Lessard: On peut dire que c'est utilisé à plein temps.

M. Mailloux: Le ministre n'a jamais eu à imposer des demandes de remboursement à aucun de ses collègues. Est-ce qu'il y a quand même une surveillance constante de la part de...

M. Lessard: Oui, il y a une surveillance assez constante... Je comprends la question. Je pense qu'il faut quand même, et je pense bien que le député de Charlevoix en conviendra... Au début j'étais très exigeant dans le sens que je disais que le transport des ministres exclusivement... Comme dans des cas qui ont été soulevés par le député de Rouyn-Noranda, tout à l'heure, il arrive que dans certains cas lorsqu'il y a une urgence, que l'avion peut être mis à la disposition des députés dans des circonstances assez spéciales. D'autre part, lorsqu'un ministre est convoqué avec son épouse pour une assemblée ou une activité ministérielle,

dans les circonstances, je me dis que cela n'occasionne aucune dépense supplémentaire pour le gouvernement puisque la plupart du temps le ministre est seul et j'accepte, dans des activités officielles, ministérielles, que le transport de l'épouse ne soit pas chargé lorsqu'il y a eu invitation.

M. Mailloux: Est-ce que cela va jusqu'aux enfants?

M. Lessard: J'ai eu l'occasion une fois, au cours d'une fin de semaine, de prendre l'avion du gouvernement. Je devais me rendre à une activité officielle pour toute la fin de semaine dans la région de Sherbrooke et je vous avoue que cela faisait deux semaines que je n'avais pas vu mes enfants et je n'ai pas hésité, parce que je n'avais pas le choix, je n'avais pas de transport public, j'ai accepté, dans des circonstances bien spécifiques — mais il ne faut pas que cela devienne généralisé — je suis monté avec mes enfants comme d'autres collègues ont utilisé l'avion. Je ne pourrais pas le donner par coeur, mais en fait...

M. Vaillancourt (Orford): Cela n'enlevait pas de place à d'autres!

M. Lessard: Non, c'est juste. Par exemple, j'ai eu une fois à prendre une décision, concernant mon épouse et si on n'avait pas eu la place nécessaire dans l'avion, on aurait pris le vol régulier le lendemain.

M. Mailloux: M. le Président, je ne pense pas avoir posé la question dans l'intention d'insinuer quoi que ce soit, parce que...

M. Lessard: Je vois clair.

M. Mailloux:... connaissant la vie parlementaire et l'éloignement des familles de la part de ceux qui sont au Conseil exécutif, je sais qu'il y a des périodes où principalement...

M. Lessard: Il n'y a pas eu de voyage pour la Floride.

M. Mailloux: ... l'épouse... mais à travers le Québec ou... Je ne pense pas que personne fasse grief que les deux puissent se rejoindre. En autant qu'il n'y a pas d'abus de voyages nolisés qui seraient déclarés à des fins officielles, mais simplement pour une raison.

M. Lessard: Pas à ma connaissance. C'est certain que je laisse toujours... Le député de Charlevoix est certainement au courant qu'on laisse toujours, quand même, une certaine autonomie à nos collègues, mais ils doivent me justifier l'utilisation de l'avion et je dois dire que je n'ai pas de cas qui démontre qu'il y aurait eu mauvaise utilisation de l'avion. C'est toujours à des fins ministérielles.

M. Mailloux: M. le Président, dans le secteur maritime, il y a une question que j'ai oubliée.

M. Lessard: Cela va pour l'aérien?

M. Mailloux: Oui.

M. Lessard: Alors, je voudrais remercier M. Sainte-Marie de sa collaboration.

M. Mailloux: Bonne chance. M. Sainte-Marie, avant de partir, malgré l'accident qui est arrivé au F-27 récemment, je sais que vous avez un très bon rendement de la part des deux F-27 et ce sont des avions très sécuritaires, qui atterrissent sur des pistes très courtes. Il y avait eu un petit problème dont j'avais été témoin relativement à l'encadrement des cabines où, au-dessus de Trois-Rivières, un sous-ministre faisait son premier voyage, M. Deshaies, et tout le système de vitrage des cabines avait éclaté.

M. Lessard: Tout le vitrage d'une cabine?

M. Mailloux: C'est cela. Vous ne vous rappelez pas qu'à ce moment, le F-27 avait été rappelé à terre pour faire changer tout le vitrage?

M. Lessard: Ah! Les conditions atmosphériques.

M. Mailloux: Je ne sais pas, j'étais au-dessus de Trois-Rivières et tout avait...

M. Lessard: Les conditions atmosphériques, des éclairs. L'avion était tout piqué par un éclair, le métal aussi. Les vitres s'étaient effritées.

M. Mailloux: Mais cette fois, il n'y avait pas d'éclairs.

M. Lessard: Non? Alors, je ne me souviens pas de ça.

M. Mailloux: Mais de toute façon, vous avez un rendement tout à fait efficace des F-27 et vous continuez à garder la même...

M. Lessard: Nos standards sont très élevés.

Transport maritime

M. Mailloux: M. le Président, dans le secteur maritime, il y a eu des doléances de la part des insulaires des Îles-de-la-Madeleine relativement à un transport maritime supplémentaire. On sait qu'actuellement, entre le fédéral et le provincial, il y a une entente qui conduit vers l'Île-du-Prince-Édouard, je pense. Où en est cette étude et quelles sont les intentions du ministère sur ce circuit?

M. Lessard: L'étude est terminée...

M. Mailloux: Je parle du transport.

M. Lessard: C'est ça. Le transport maritime?

M. Mailloux: Oui.

M. Lessard: Oui, l'étude est terminée. J'ai reçu un rapport préliminaire, mais il y a différentes possibilités qui sont analysées. J'ai reçu certaines recommandations du député des Îles-de-la-Madeleine à ce sujet. Il n'y a pas de décision officielle prise actuellement, mais une décision devrait se prendre... On me dit que les consultants vont me donner un rapport d'ici à peu près un mois.

M. Mailloux: C'est la dernière demande que je fais, qu'on n'oublie pas les quelques documents que j'avais demandés relativement à la correspondance avec M. Lang.

Je veux remercier le ministre en terminant, M. le Président, de la façon dont il nous a répondu. Je pense que cela a éclairé la majeure partie des sujets sur lesquels nous voulions avoir des informations. Je ne pense pas que ça ait été fait ni d'un côté ni de l'autre par démagogie. Je sympathise avec lui encore une fois relativement à l'insuffisance du budget concernant et la construction des routes et l'entretien devant les demandes nombreuses qu'il y a dans le Québec et je veux l'assurer, je pense, que les partis d'opposition feront de même, que nous insisterons auprès du ministre des Finances pour tâcher de l'aider dans la tâche difficile qui sera la sienne dans le cours de l'année actuelle dans le but de conserver au moins le réseau routier qui est en place. Merci, M. le Président de la possibilité avec laquelle vous nous avez permis de passer ces crédits.

Le Président (M. Jolivet): Donc, le programme 7, éléments 1 et 2 adoptés; programme 8, éléments 1 et 2 adoptés; programme 9, éléments 1 et 2 adoptés. Donc les crédits du ministère sont adoptés au complet.

M. Russell: M. le Président, comme le député de Charlevoix, je veux remercier le ministre ainsi que les fonctionnaires qui l'entourent pour les réponses qu'ils nous ont données. Je voudrais qu'ils gardent en mémoire les remarques qu'on a

faites, surtout en ce qui concerne la construction et l'entretien des routes et j'espère qu'une décision sera prise prochainement en ce qui concerne le transport public pour le scolaire et autres.

M. Lessard: M. le Président, je voudrais quand même remercier tous mes collègues, tant de l'Opposition que... Oui, excusez...

M. Vaillancourt (Orford): Avant de terminer, j'aimerais remercier les fonctionnaires qui ont participé hier au règlement du problème de camionnage dans mon comté. Les camionneurs sont partis hier soir vers sept heures. Ils étaient très heureux. J'espère qu'ils sont sur les chantiers ce matin. Merci.

M. Lessard: Je vous remercie. En relation avec cela, j'espère que dans toutes les régions du Québec il pourra y avoir une bonne collaboration de tous les camionneurs pour en arriver à des solutions qui donnent satisfaction à tout le monde.

Je tiens à remercier chacun de mes collègues ainsi que vous, M. le Président, mais je tiens particulièrement à remercier les fonctionnaires du ministère des Transports qui, je pense, au cours de l'année, ont fait un excellent travail. Je leur ai demandé énormément, particulièrement dans des secteurs où on voulait aller plus vite, le secteur aérien, le secteur maritime, et je les remercie de leur collaboration et je vous remercie de votre appui auprès du ministre des Finances. Il est certain que si des problèmes très sérieux étaient soulevés, quant à moi, je revendiquerais certainement des montants supplémentaires pour faire face à ces situations. Merci à chacun. Je pense que cela a été une excellente collaboration.

Le Président (M. Jolivet): Nous ajournons sine die.

Fin de la séance à 12 h 27