



QUÉBEC

# DÉBATS

de

**l'Assemblée législative**

du

QUÉBEC

---

**PREMIÈRE SESSION – 28<sup>e</sup> Législature**

Le mardi 23 mai 1967

Vol. 5-N°67

---

**Président: l'honorable Rémi Paul, C.R.**

TABLE DES MATIÈRES

Comité des bills publics . . . . .	3127
Hommage au chanoine Groulx	
Le premier ministre (M. Daniel Johnson) . . . . .	3127
Le chef de l'Opposition (M. Jean Lesage) . . . . .	3128
M. Denis Bousquet . . . . .	3128
Questions et réponses . . . . .	3129
Comité des subsides	
Crédits du ministère de la Voirie . . . . .	3129
Crédits du ministère des Transports et Communications . . . . .	3169
Ajournement . . . . .	3196

L'Imprimeur de la reine; Roch Lefebvre

L'exemplaire, 10 cents—Par session, \$5—Cheque à l'ordre du Ministre des Finances  
Adresse: Comptable de l'Assemblée législative, Québec.

*Le ministère des Postes, à Ottawa, a autorisé l'affranchissement en numé-  
raire et l'envoi comme objet de deuxième classe de la présente publication.*

**(Trois heures de l'après-midi)**

M. PAUL (président): Qu'on ouvre les portes. A l'ordre, messieurs !

**Présentation de pétitions.****Lecture et réception de pétitions.****Présentation de rapports de comités élus.****Présentation de motions non annoncées.****Comité des bills publics**

M. LAPORTE: M. le Président, j'aurai une motion à présenter pour remplacer certains membres du comité des bills publics en général, étant donné que le bill du Barreau y sera étudié. Malheureusement, et je m'en excuse auprès de la Chambre, j'ai oublié les noms en haut. Si on me permettait, je les donnerais au greffier. Il s'agit d'y inclure MM. Wagner, Pinaud, Mme Kirkland-Casgrain, M. Jérôme Choquette et moi-même.

M. BERTRAND: Aucune objection.

M. JOHNSON: D'accord.

M. LE PRÉSIDENT: La motion de l'honorable député de Chambly est-elle adoptée?

M. JOHNSON: Adopté, dès qu'on en aura le texte.

M. LE PRÉSIDENT:

**Présentation de bills privés.****Présentation de bills publics.****Hommage au chanoine Groulx****M. Daniel Johnson**

M. JOHNSON: M. le Président, je remercie mes collègues de manifester par leurs applaudissements leur plaisir de me voir de retour sain et sauf. Mais je me lève sur un sujet qui n'a rien de réjouissant... J'ai appris ce matin, comme vous et toute la population, le décès du chanoine Lionel Groulx, qui fut, pour plusieurs générations de Canadiens français, un admirable professeur d'énergie. L'oeuvre immense et à nulle autre pareille du chanoine Lionel Groulx, son humanisme, sa grande culture et sa science de l'histoire lui ont mérité une réputation internationale qui fait honneur aux Canadiens français et lui ont acquis au Québec même, au-delà des passions du moment, un prestige sans égal.

Il laisse à ses compatriotes le témoignage du labeur incessant qu'il a continué, même dans la retraite. Son dévouement a doté la nation d'une chaire d'enseignement de l'histoire à l'université de Montréal, de l'Institut d'histoire de l'Amérique française, de la revue L'Histoire, rattachée à l'Institut; de l'Académie canadienne-française, toutes réalisations prestigieuses qui s'ajoutent aux centaines de traités historiques et volumes, de brochures et conférences qui sont désormais le patrimoine collectif de la nation dont il a été aux jours sombres un infatigable animateur de fierté et de courage.

Son nationalisme était essentiellement positif. Il procédait de l'amour des siens et non de la haine des autres. D'ailleurs, personne ne peut oublier qu'il était prêtre et qu'il était admirablement. Pour lui, les valeurs chrétiennes occupent une place pour le moins aussi importante que les valeurs culturelles dans les composantes du nationalisme canadien-français.

Aussi, M. le Chanoine Groulx n'a-t-il jamais demandé à ses compatriotes de s'isoler, de se replier sur eux-mêmes. Au contraire, il les a constamment incités à se dépasser, à se réaliser toujours davantage comme nation de langue française et de foi chrétienne. Dans tous les domaines, y compris le domaine économique, il n'a jamais cessé de secouer la léthargie, de dissiper la peur, de prêcher le culte de l'excellence.

Il a demandé à ses compatriotes de se donner tous les instruments nécessaires à la réalisation de leur destin. Même ceux qui prétendaient être d'une autre école de pensée n'en ont pas moins subi l'influence de sa doctrine et de ses directives. Plus que tout autre, M. le Chanoine Groulx a contribué à susciter chez les Canadiens français la formation d'une véritable conscience nationale. C'est pour mieux éclairer le chemin de l'avenir que M. le Chanoine Groulx a étudié avec un intérêt passionné les fastes de notre histoire.

Au nom du gouvernement et en mon nom personnel, je tiens à dire l'émotion et le chagrin qui nous étreignent tous à la pensée que ce grand serviteur de l'Eglise et de la nation canadienne-française n'est plus. Son souvenir et son oeuvre perpétueront sa présence parmi nous. L'espérance qu'il a fait lever est de celles qui ne s'éteignent jamais.

A sa soeur, à ses frères, nièces et neveux et particulièrement à Mme Rémillard qui lui servit de secrétaire depuis très longtemps, les sympathies de toute cette Chambre sont acquises.

Je voudrais, M. le Président, vous faire part du fait que la veille des funérailles, dont le jour n'est pas encore fixé, je proposerai

que la Chambre s'ajourne en signe de deuil. Dans tous les édifices du Parlement, des instructions seront données afin que le drapeau flotte en berne et nous proclamerons le jour des funérailles jour de deuil officiel. Nous incitons nos concitoyens à assister aux funérailles. J'ai l'intention d'y assister moi-même en compagnie d'un très grand nombre de collègues de l'exécutif et de députés, je l'espère.

M. LE PRÉSIDENT: L'honorable chef de l'Opposition.

**M. Jean Lesage**

M. LESAGE: M. le Président, je viens d'apprendre le décès de celui qui, dans son humilité, se refusait lui-même à porter le titre de chanoine et insistait pour que nous l'appelions l'abbé Groulx, nom sous lequel il a été si bien connu. Le premier ministre et la Chambre peuvent être assurés que l'Opposition collaborera par tous les moyens pour bien faire sentir la perte que nous subissons tous.

L'abbé Groulx aura connu plusieurs générations de jeunes Canadiens français. Il aura vu de son vivant ses disciples prendre la relève, Il aura assisté à l'évolution profonde de la pensée au Canada français et il aurait pu se dire, s'il avait été le moindre vaniteux, qu'il était en bonne partie responsable des événements des quelques dernières années. Ses oeuvres sont multiples.

Ecrivain, il a donné plus de trente volumes à ses compatriotes québécois. Il devait assister cet après-midi même au lancement d'un nouveau volume. Il fut un des fondateurs de l'Action française devenue depuis l'Action nationale.

Historien, il a été l'un des piliers de la section d'histoire de la faculté des lettres de l'Université de Montréal.

Il a fondé l'Institut d'histoire d'Amérique du Nord et il a lancé une revue d'histoire d'une très haute qualité dont il aura été l'animateur jusqu'à sa mort.

Il était un historien éminent, soucieux de l'objectivité et de l'authenticité de l'histoire et il a fait grand oeuvre de ce côté. L'abbé Groulx incarnait, si je puis dire, le nationalisme positif dont il a toujours été un des inspirateurs et un tenant irréductible. Sa pensée féconde n'a pas manqué d'inspirer plusieurs hommes de la politique, plusieurs de ceux qui siègent en cette Chambre. Et je reconnais pour ma part que son influence m'a profondément marqué.

Sa pensée claire, riche, lucide aura été l'aliment de quelques générations successives de

jeunes Canadiens français dont, je le répète, un grand nombre occupent aujourd'hui des positions de grande responsabilité. Le Canada français et le Québec perdent en lui un homme qui a toujours été, et qui était, et qui demeurera, une inspiration pour nous tous.

Je me joins au premier ministre et à tous les députés de cette Chambre pour offrir à ses frères, à sa soeur, à ses neveux et à tous ses proches, l'expression de notre profonde condoléance et encore une fois, nous concourrons dans les décisions prises par le gouvernement pour marquer ce deuil qui nous touche tous.

M. LE PRÉSIDENT: L'honorable député de St-Hyacinthe.

**M. Denis Bousquet**

M. BOUSQUET: M. le Président, je voudrais rendre hommage aujourd'hui à l'un de mes amis les plus intimes. Le chanoine Groulx m'a reçu chez lui à plusieurs reprises au cours des quinze dernières années et j'ai eu l'occasion de me rendre compte qu'il était un des plus grands Canadiens français qui aient existé.

Le chanoine Groulx est un homme qui s'est bâti lui-même, c'est un homme d'un courage extraordinaire, d'une intelligence extrêmement vive, un animateur comme peu de Canadiens français l'ont été au cours de notre histoire. Il est de la lignée des Papineau, de la lignée de ces gens qui ont symbolisé le vouloir-vivre de notre nation. Ses idées ont pu être controversées, mais ce qui est indéniable, c'est qu'il a manifesté un vouloir-vivre extraordinaire, une vitalité débordante. Je pense que le meilleur hommage que je puisse lui rendre, maintenant qu'il n'est plus parmi nous, c'est de vous lire rapidement quelques phrases qui, à mon sens, caractérisent le mieux l'homme qu'a été le chanoine Groulx.

« Je suis de ceux qui espèrent. Parce qu'il y a Dieu, parce qu'il y a notre histoire, parce qu'il y a la jeunesse; j'espère. J'espère avec tous les ancêtres qui ont espéré; j'espère avec tous les espérants d'aujourd'hui. J'espère par-dessus mon temps et par-dessus tous les découragés. Qu'on le veuille ou non, notre Etat français nous l'aurons; nous l'aurons jeune, fort, rayonnant et beau, foyer spirituel, pôle dynamique de toute l'Amérique française. Nous aurons aussi un pays français, un pays qui portera son âme dans son visage. Les snobs, les bon-ententistes, les défaitistes peuvent nous crier tant qu'ils voudront: Vous êtes la dernière génération de Canadiens français. Je leur réponds avec toute la jeunesse: Nous sommes la génération

des vivants. Vous êtes la dernière génération des morts. »

M. LE PRESIDENT: Affaires du jour. L'honorable député de Verchères,

### Questions et réponses

#### Grève du Richelieu

M. LeCHASSEUR: Je voulais poser une question au ministre du Travail. Je constate son absence...

UNE VOIX: Le premier ministre.

M. LeCHASSEUR: ... je ne sais pas si le premier ministre a reçu un « briefing » à son arrivée dans la province de Québec. En tout cas, peut-être que le vice premier ministre qui a tenu la flamme allumée, je présume, si flamme il y a, pourra nous répondre. Il s'agit de la vallée du Richelieu, de la grève chez les constructeurs. La situation est devenue complètement intolérable, nous avons reçu des télégrammes, mon collègue de Richelieu et moi; — c'est la deuxième fois — de l'Association provinciale des constructeurs, Richelieu, Beloeil, etc. On parle de « mon gouvernement » là-dedans, on dit: « On insiste pour que votre gouvernement prenne immédiatement position contre la situation intolérable qui s'aggrave de jour en jour. » Un autre, « mon gouvernement » aussi: que « Votre gouvernement fasse immédiatement face à ses responsabilités. » Troisième « mon gouvernement » encore: « Il est incompréhensible que votre gouvernement n'ait pas le courage de faire face à une situation qui s'aggrave. »

Alors, qu'est-ce que « mon gouvernement » va faire, M. le Président?

M. JOHNSON: Votre gouvernement prend note de votre question, M. le Président. Voilà la réponse que j'ai à donner au député de Verchères. Dès que j'aurai atteint le ministre du Travail ou son sous-ministre, je tenterai de faire part à cette Chambre des mesures qu'on compte prendre.

M. DOZOIS: M. le Président, j'ai l'honneur de déposer le rapport annuel du ministère des Affaires municipales.

M. LE PRESIDENT: Affaires du jour.

M. JOHNSON: Trente.

M. LE PRESIDENT: L'honorable ministre des Finances propose que je quitte maintenant le fauteuil pour que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides. Cette motion est-elle adoptée?

M. JOHNSON: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

#### Comité des subsides

M. LEBEL (Président du comité des subsides): A l'ordre. Ministère de la Voirie. Article premier. Sous-article premier.

#### Crédits du ministère de la Voirie

M. LACROIX: Vendredi midi dernier, je demandais à l'honorable ministre de la Voirie combien son ministère comptait parmi ses 1,722 employés d'ingénieurs, de chimistes, de techniciens, d'aides-techniciens. Après la réunion, j'ai été surpris, lorsque j'ai rencontré certains députés ministériels, de leur attitude quand ils s'étonnaient de voir un député de l'Opposition s'intéresser au nombre de techniciens, d'aides-techniciens, d'ingénieurs ou de chimistes au service du ministère.

Quant à moi, si j'ai posé la question, c'est que je voulais savoir exactement combien le ministère avait à son service de personnes compétentes afin que le système routier de la province se développe le mieux possible. Et quand on sait qu'il y a 108 circonscriptions électorales dans la province de Québec, quand on sait qu'on a besoin dans nos comtés d'un ingénieur compétent pour diriger les travaux de voirie, quand on connaît les besoins du ministère même en personnes compétentes pour la préparation de plans, pour la surveillance et le contrôle, je dois avouer que le nombre de 237 ingénieurs que le ministre nous a dit avoir à son service me semble fort conservateur et j'ose espérer que, pour le plus grand bien de l'administration de son ministère, il verra à s'assurer les services d'un plus grand nombre d'ingénieurs compétents, ce qui sera certainement de nature à lui faciliter la tâche de l'administration de son ministère, la tâche aussi d'améliorer le réseau routier aux quatre coins de la province.

J'espère également qu'il interviendra auprès des autorités compétentes, soit à la Commission de la fonction publique ou auprès du Conseil de la trésorerie et même du cabinet, pour que les traitements qui sont donnés aux ingénieurs et aux autres fonctionnaires du ministère soient

assez alléchants afin que les ingénieurs qui sortent de nos universités, les plus compétents, se dirigent vers la fonction publique et à ce moment-là, je suis convaincu que ce sera de nature à améliorer la situation qui prévaut au sein de son ministère.

M. LAFONTAINE: Je pense bien que ce serait une redondance que de répéter ce que j'ai dit vendredi matin. C'est que, de 1965 à 1966, il y a eu perte de vitesse pour ce qui est du personnel technique travaillant pour le ministère de la Voirie et ce pour diverses raisons. Depuis 1966, il y a un regain d'activité dans ce secteur. Disons qu'en 1965, il y avait 253 ingénieurs au service du ministère de la Voirie; en 1966, 225 et présentement, 237. Les raisons qui ont motivé le départ des ingénieurs en 1965 et 1966 sont multiples. Il y a eu par exemple la grève des ingénieurs. Je me souviens d'un ingénieur qui, m'écrivant une lettre, a dit: M. le ministre, je me vois dans l'obligation — c'était quelques jours après le 16 juin — de donner ma démission parce que je ne crois pas qu'il soit professionnel — évidemment, c'était son avis, à lui — de faire la grève.

Alors, le monsieur en question s'est orienté ailleurs. Il y en a d'autres qui, probablement suivant certaines tendances naturelles en vue de leur avenir, ont peut-être aussi quitté. Mais, je pense que, dans les mois à venir, le nombre des ingénieurs au service de la Voirie va encore continuer à augmenter.

Maintenant, le député peut être assuré que nous faisons tout, de ce côté-ci de la Chambre, pour tenter de retenir les ingénieurs au ministère de la Voirie et d'en augmenter le nombre, d'ailleurs, tous comme l'ancien ministre de la Voirie faisait.

M. KENNEDY: M. le Président, sur les douze ingénieurs que le ministre a mentionnés, semblant être revenus à son service, est-ce que ce sont des ingénieurs qui étaient déjà au service du ministère, qui ont laissé et qui sont revenus, ou si ce sont des nouveaux?

M. LAFONTAINE: La difficulté pour les ingénieurs qui ont quitté le ministère de la Voirie et qui seraient intéressés à y revenir, en est une de salaire. C'est une question de salaire qui les a amenés à quitter le service gouvernemental pour aller travailler pour des firmes d'ingénieurs conseil, et, aujourd'hui, ces gens doivent revenir au ministère de la Voirie avec une baisse de salaire. Alors cela crée certaines difficultés sociologiques dans ces cas.

J'ai, par exemple, le cas d'un ingénieur qui

est parti du ministère de la Voirie, dont le salaire a été considérablement augmenté dans l'industrie privée et qui, voulant revenir au ministère de la Voirie, voudrait qu'on lui paie le même salaire qu'il a obtenu dans l'industrie privée. Evidemment les normes présentement en vigueur dans la classification, fonction publique et autres, ne nous le permettent pas, même si son cas est extrêmement sympathique.

Disons qu'il est assez difficile de discuter de façon globale. Je pense bien que pour chacun des ingénieurs qui veut revenir au ministère de la Voirie, c'est plutôt un cas particulier qu'il faut tenter d'analyser et résoudre avec la meilleure volonté du monde.

M. KENNEDY: Le ministre n'a pas exactement répondu à ma question. Je lui ai demandé si, sur les douze ingénieurs, nombre qui est l'augmentation de 1966 jusqu'à maintenant, ce sont des anciens ingénieurs du ministère de la Voirie?

M. LAFONTAINE: On prétend de ce côté-ci qu'il y en a une couple.

M. KENNEDY: Le ministre a dit qu'en 1966 il y avait 225 ingénieurs au ministère de la Voirie et, présentement, il y en a 237.

M. LAFONTAINE: Il y en a deux ou trois, M. le Président.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait nous dire si le mécanisme de recrutement du personnel technique, que nous avons mis en marche il y a quelques années au ministère de la Voirie, continue et si les hauts fonctionnaires qui avaient été chargés de faire le recrutement des ingénieurs dans les universités, continuent à faire ces approches, auprès de l'École polytechnique, auprès de l'université de Sherbrooke, de Laval, de McGill et de Montréal aussi?

M. LAFONTAINE: Le sous-ministre m'informe que, cette année, cette procédure n'a pas été suivie justement parce que nous croyons qu'à cause de la diminution des grands projets dans la région métropolitaine, beaucoup d'anciens ingénieurs du ministère de la Voirie vont tenter de revenir au ministère de la Voirie. Evidemment nous sommes limités par les effectifs de la fonction publique.

M. PINARD: Une coupure aussi draconienne que \$94 millions au chapitre des immobilisations du ministère va-t-elle entraîner un départ des ingénieurs du ministère de la Voirie,

parce qu'il n'y aurait pas suffisamment de travaux à entreprendre au cours de la présente année ou des années à venir?

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond interprète mal mes paroles, M. le Président. J'ai dit: à cause du ralentissement dans la région métropolitaine dû, première des choses, à l'Expo et dû, deuxième des choses, à l'achèvement de la plupart des grands travaux dans la région métropolitaine, il faut absolument orienter notre action ailleurs. Maintenant, cela n'a aucune sorte de relation avec le nombre des ingénieurs travaillant au ministère de la Voirie parce que, pour faire les grands travaux de la région métropolitaine, le ministère de la Voirie du temps avait confié les projets à des firmes d'ingénieurs-conseils. Nous tentons de récupérer certains ingénieurs qui veulent revenir au ministère de la Voirie.

Comme je le disais tout à l'heure au député de Châteauguay, il y a beaucoup de ces ingénieurs qui veulent revenir. Il est question de quantum de salaires et de conditions générales de travail. Pour répondre directement à la question du député de Drummond, le sous-ministre m'informe que cinq nouveaux ingénieurs sortant de l'École polytechnique, je crois, cette année, ont demandé un emploi et nous les avons acceptés. La seule chose changée c'est que les hauts fonctionnaires ne sont pas allés dans les universités pour tenter de faire du recrutement. Nous avons pensé ne pas le faire cette année, parce que nous avons plus d'offres que de capacité d'emplois prévue.

M. LACROIX: Est-ce que le ministre pourrait nous donner les raisons qui ont motivé la rotation d'un grand nombre de divisionnaires de comtés, comme la chose s'est produite assez récemment?

M. ALLARD: Si nous avons eu les débats enregistrés de la Chambre nous aurions pu faire reproduire les déclarations du ministre de cette époque, parce qu'il avait expliqué à ce moment-là qu'il y avait avantage, à certaines périodes, de changer d'un district à l'autre les ingénieurs. C'est à l'avantage des ingénieurs d'abord, et aussi à l'avantage de la population en général. Le système de rotation a été préconisé il y a déjà assez longtemps. Il y a aussi les mutations, les promotions. C'est tout un système qui s'intègre dans la routine ordinaire du ministère de la Voirie que le ministre connaît très bien.

M. PINARD: Combien d'ingénieurs ou de techniciens routiers ont été envoyés dans des divisions autres que celles où ils avaient l'habitude de travailler, disons à partir de l'automne 1966 ou à partir de cette saison? Combien y en a-t-il qui ont été déplacés pour aller travailler dans d'autres divisions?

M. LAFONTAINE: Disons, qu'il y a eu treize promotions ou mutations. D'abord, je dois dire que nous avons nommé sous-ministres les deux ingénieurs régionaux, celui de la région Est et celui de la région Ouest. L'un est devenu sous-ministre en titre et l'autre, sous-ministre adjoint. Pour les remplacer nous avons pris des ingénieurs de districts qui sont devenus des ingénieurs de régions et pour remplacer ces deux ingénieurs de districts, nous avons pris des divisionnaires qui étaient ingénieurs, ce qui a encore créé tout de suite un déplacement dans les treize nominations. Il y a eu aussi d'autres promotions, d'autres ont été nommés ingénieurs adjoints de districts. Ce qui a amené cette rotation, c'est justement les promotions et la formation du dixième district, parce qu'un nouveau district a été formé, le district numéro 10, dans la région de Trois-Rivières. Il y a eu formation aussi d'une nouvelle division à Montmagny.

M. CHOQUETTE: M. le Président, on m'a informé que, dans seize divisions du ministère de la Voirie, sur les 44 qui existent dans le Québec, on a, depuis le mois de juin 1966, nommé à côté des contremaîtres généraux dans chacune de ces divisions...

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. CHOQUETTE: ... un nouveau...

M. LAFONTAINE: M. le Président, je demanderais de suivre l'ordre de la Chambre. Présentement, nous sommes au poste budgétaire numéro 1, article 1, « traitements, salaires »...

M. LESAGE: Bien, c'est ça, « traitements et salaires »...

M. CHOQUETTE: C'est ça.

M. LAFONTAINE: ...non, ces gens apparaissent au poste budgétaire numéro 2, article 2, au lieu du poste budgétaire numéro 1, article 1.

M. LESAGE: Bien, 2, 1 et 2. Poste budgétaire numéro 2, articles 1 et 2.

M. CHOQUETTE: Je suis prêt à attendre, ce sera aussi bon tout à l'heure que tout de suite.

M. LAFONTAINE: Aucune objection. Que le député ne se réjouisse pas tout de suite.

M. CHOQUETTE: Pardon?

M. LAFONTAINE: Que le député ne se réjouisse pas tout de suite. J'ai des petites nouvelles pour lui.

M. LESAGE: Est-ce que le ministre soutient que la question des fonctions des cantonniers et des contremaîtres généraux devrait, dans l'ordre, être soulevée au poste budgétaire 2 et non au poste 1?

M. LAFONTAINE: Voici, c'est ce que je crois. Maintenant, si je permettais ce débat encore au poste 1... Nous avons permis, vendredi, le débat sur les enseignes symboliques du ministère de la Voirie, à propos de la circulation. Je pense bien que nous devrions pour montrer que nous faisons du progrès au ministère de la Voirie, dans l'étude des crédits, passer à chaque poste budgétaire, à chaque article. D'après moi, la question des contremaîtres généraux se poserait au poste budgétaire numéro 2, article 1 et article 2.

UNE VOIX: Poste budgétaire 2, article 2?

M. LAFONTAINE: Poste budgétaire 2, article 2.

M. KENNEDY: Quel est présentement le salaire maximum payé pour un ingénieur d'expérience au ministère de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Disons que, si l'ingénieur du ministère de la Voirie peut se rendre au rang de sous-ministre il pourra être payé \$22,500, M. le Président.

M. KENNEDY: Je n'ai pas compris la réponse du ministre.

M. LAFONTAINE: Si l'ingénieur du ministère de la Voirie peut se rendre au titre de sous-ministre, il peut gagner jusqu'à \$22,500.

M. KENNEDY: Ce ne sont pas tous les ingénieurs qui vont se rendre au poste de sous-ministre.

M. LAFONTAINE: J'aimerais avoir des pré-

cisions sur la question du député, M. le Président.

M. KENNEDY: Dans le contexte normal de la fonction d'ingénieur, quel est le salaire maximal qu'il peut s'attendre d'atteindre? Est-ce \$15,000, \$18,000?

M. LAFONTAINE: Disons qu'un ingénieur divisionnaire peut gagner \$12,000, \$12,300. C'est entre \$12,000... disons que la question du député est un peu floue...

M. KENNEDY: Oui, oui, j'aimerais...

M. LAFONTAINE: Je saisis le sens de sa question, M. le Président. Disons de \$12,000 à \$14,000.

M. LACROIX: M. le Président, le 29 novembre dernier, le ministre de la Voirie visitait à Charlesbourg-Ouest les nouveaux locaux du service de l'outillage et du service de la circulation de son ministère. A ce moment-là le ministre avait déclaré qu'il enquêtait pour savoir si 500 mécaniciens au service de l'outillage devaient retourner à l'école.

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. LACROIX: Est-ce que le ministre a terminé son enquête?

M. LAFONTAINE: A l'ordre!

M. LACROIX: Et quel en est le résultat?

M. LAFONTAINE: M. le Président, le député aura tout le loisir de me poser cette question à 2-2.

M. LACROIX: A 2-2?

M. LAFONTAINE: A 2-5, plutôt.

M. LACROIX: A 2-5.

M. LAFONTAINE: A 2-5, oui.

M. LACROIX: J'en prends note, merci.

M. PINARD: M. le Président, le ministre sait sans doute que nous avons amorcé, au ministère de la Voirie, la préparation d'un nouvel organigramme pour mieux définir les fonctions des hauts fonctionnaires du ministère, mieux définir aussi les services que devaient rendre chacun des grands directeurs des grands services.

Est-ce que le ministre pourrait me dire si l'étude entreprise conjointement par les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie avec Woods and Gordon est arrivée à parachèvement et si le ministère a donné suite à l'organigramme suggéré ou s'il s'apprête à le faire dans un avenir rapproché? Je me souviens que j'avais confié au sous-ministre du temps, M. Roger Labrègue, ainsi qu'à son assistant, M. Marcel Laperrière, une étude très poussée de ce problème primordial de l'organisation du ministère de la Voirie et que M. Laperrière a soumis aux autorités du ministère des documents très importants, très bien préparés, très bien fouillés sur le sujet, documents qui ont été ensuite transmis à la firme Woods and Gordon pour permettre à cette firme de conseillers en administration de faire l'étude des documents soumis et de suggérer un nouvel organigramme au ministère de la Voirie avec aussi des suggestions qui pourraient faire du ministère de la Voirie un ministère moderne, capable de rencontrer les responsabilités d'avoir à doter le Québec d'un réseau routier moderne, efficace et sûr et capable aussi de donner suite aux autres politiques mises en place dans les ministères économiques du gouvernement de la province pour être en mesure d'amorcer au Québec une véritable planification dans tous les domaines.

J'ai conservé à l'époque certains documents qui m'ont permis d'étudier la situation avec les hauts fonctionnaires. J'aimerais savoir du ministre actuel si ces travaux ont progressé et si le ministère en est arrivé à une décision.

M. LAFONTAINE: M. le Président, le rapport de Woods and Gordon dont fait mention le député de Drummond a été présenté au ministre de la Voirie au temps où le député de Drummond était ministre de la Voirie. Après mon assermentation du 16 juin 1966, à une date dont je ne me souviens pas, j'ai soumis à M. Monette, sous-ministre, ce rapport demandant de consulter tous les hauts fonctionnaires ainsi que les chefs de service du ministère de la Voirie et de me faire rapport sur le son de cloche ou la façon dont les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie envisageaient les recommandations du rapport Woods and Gordon. La décision a été unanime chez les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie, le rapport a tout simplement été refusé et rejeté.

Partant de là, j'ai chargé... Oui, M. le Président, refusé et rejeté.

M. PINARD: Qu'est-ce que vous dites?

M. LAFONTAINE: Le rapport de Woods & Gordon a été refusé et rejeté.

M. PINARD: Par qui?

M. LAFONTAINE: Par le comité que j'ai formé composé de tous les chefs de service et des sous-ministres et qui se réunit chaque mardi matin à Québec. J'ai demandé au comité de me faire rapport sur un organisme qui ferait l'affaire de tous et qui permettrait au ministère de la Voirie d'agir dans le vingtième siècle. J'attends d'ici quelques semaines le rapport des hauts officiers du ministère de la Voirie.

M. PINARD: Alors est-ce que le ministre dit qu'il a mis de côté la firme Woods & Gordon, conseillers en administration?

M. LAFONTAINE: M. le Président, je n'ai pas mis de côté le rapport Woods & Gordon, j'ai demandé aux officiers du ministère de la Voirie d'en faire une étude objective et de me faire rapport. Et, unanimement, les officiers du ministère de la Voirie présents m'ont dit qu'ils n'avaient jamais été consultés comme le député de Drummond le prétendait tout à l'heure, pour étudier un nouvel organisme. Ils ont étudié les recommandations contenues dans le rapport Woods & Gordon, ils l'ont refusé et ils l'ont rejeté.

J'ai demandé au comité qui se réunit tous les mardis matin de faire l'étude du problème et de me faire des suggestions concrètes à ce sujet. Je dois vous dire que, d'ici peut-être deux ou trois semaines, nous aurons des suggestions assez intéressantes venant de ce comité formé, comme je le disais tout à l'heure de tous les sous-ministres, de l'ingénieur en chef, de tous les chefs de service et des ingénieurs régionaux.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait me dire qui fait partie du comité qui a eu à étudier et à rejeter les suggestions faites par la firme de conseillers en administration Woods & Gordon à la suite des études faites par les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: M. le Président, le comité est formé, comme je viens de le dire au député de Drummond, de tous les sous-ministres, de l'ingénieur en chef, de tous les chefs de service et des deux ingénieurs régionaux.

M. PINARD: Alors, est-ce que le ministre est favorable ou non à la modernisation du ministère de la Voirie et veut-il faire des services de la planification et du personnel des directoirats séparés relevant du sous-ministre? Est-ce que le ministre actuel est en faveur d'assigner la responsabilité immédiate des douze districts...

M. LAFONTAINE: M. le Président, j'Inviterais...

M. PINARD: ... au directeur général des travaux...

M. LAFONTAINE: ... le député de Drummond...

M. PINARD: ... ces douze districts recevant cependant des directives techniques de la part des directeurs...

M. LAFONTAINE : Si le député de Drummond, comme je le pense, est bien intentionné et qu'il veut réellement la modernisation du ministère de la Voirie, il peut rencontrer les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie en ma présence, je l'invite, et toutes les suggestions qu'il est en train de lire et qui sont contenues dans le rapport Woods & Gordon, il aurait peut-être l'occasion, à ce moment-là, de souligner le bien fondé de l'argumentation de Woods & Gordon à ce sujet.

M. PINARD: Je n'ai pas à questionner les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie lorsque vient la discussion du budget du ministère. C'est le titulaire du ministère qui a la responsabilité d'expliquer ses politiques en Chambre...

M. LAFONTAINE: Alors pourquoi le député de Drummond n'a-t-il pas accepté le rapport Woods & Gordon du temps qu'il était ministre de la Voirie?

M. PINARD: ... et c'est ma responsabilité de poser directement les questions au ministre et c'est à lui de donner les réponses. Je voudrais savoir du ministre s'il est favorable à la suggestion de faire des services de la planification et du personnel du ministère de la Voirie des directorats séparés relevant du sous-ministre? S'il est favorable à assigner la responsabilité immédiate des douze districts au directeur général des travaux, ces douze districts recevant cependant des directives techniques de la part des directeurs d'entretien et de construction?

M. LAFONTAINE: Une suggestion que je pourrais faire au député de Drummond, ce serait de lire tout le rapport en Chambre, je n'ai aucune objection.

M. PINARD: Est-ce que le ministre est en faveur de placer le service des contrats sous la juridiction du directeur de l'administration?

Est-ce que le ministre est en faveur de placer le service des immeubles sous la juridiction de l'ingénieur en chef?

M. LAFONTAINE: Pour l'information du député de Drummond, les immeubles vont être transférés au ministère des Travaux publics, M. le Président.

M. PINARD: Est-ce que le ministre est favorable à la suggestion de grouper en un cabinet de sous-ministre les assistants et les secrétaires de l'officier de l'information et le contentieux? C'était là cinq suggestions contenues dans le rapport de Woods & Gordon, et cette étude de Woods & Gordon, conseillers en administration, ne faisait que faire le point, la synthèse des travaux de réorganisation du ministère entrepris par une équipe de hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie qui a été mise sur pied alors que j'en étais titulaire.

Elle était composée du sous-ministre de l'époque, de l'assistant du sous-ministre, M. Laperrière, de l'ingénieur en chef du service de la planification, de M. Perron qui en faisait également partie comme directeur du service des études techniques de la circulation. J'ai ici tous les rapports de ces hauts fonctionnaires qui ont étudié à fond le fonctionnement de leur directeur, de leur propre service et qui, librement, volontairement, ont soumis aux autorités du ministère à l'époque, les recommandations qu'ils jugeaient les plus utiles, pour faire du ministère de la Voirie un instrument moderne de planification routière et pour aussi se doter...

M. LAFONTAINE: M. le Président, est-ce que le député de Drummond...

M. PINARD: ... des structures administratives et techniques afin de leur permettre d'arriver aux fins proposées.

M. LAFONTAINE: M. le Président, si le député de Drummond me permet, j'ai dit tout à l'heure que le rapport, globalement, avait été rejeté. Toutefois, en entendant le député de Drummond lire certains passages sur la forme interrogative du rapport Woods & Gordon, je dois lui préciser ceci: Les organigrammes des différents services n'ont pas été changés et je ne crois pas qu'ils soient changés. Il s'agit plutôt de l'organigramme général du ministère.

Il reste encore à établir des lignes d'autorité, ce qui n'est pas encore tout à fait au point, mais j'espère — à la suite des nombreuses réunions qui ont eu lieu au sein du ministère de la Voirie, depuis trois ou quatre mois — que je se-

rai en mesure d'informer le député de Drummond d'ici deux ou trois semaines que l'organigramme sera complété. Quand bien même le député de Drummond arriverait avec certaines particularités du rapport de Woods & Gordon, que voulez-vous, M. le Président, que je lui dise?

C'est sous étude présente ment. Je tiens à vous dire qu'en bloc, le rapport Woods & Gordon a été refusé, ce qui ne veut pas dire que nous n'avons pas retenu certaines recommandations, telles que contenues dans le rapport Woods & Gordon.

Maintenant il ne faudrait pas que le député de Drummond prenne un ton pour blâmer le ministre actuel quand on sait que le rapport lui a été présenté du temps que lui était ministre de la Voirie et qu'il n'a pas posé de geste administratif concret. Mais, vous comprendrez qu'à titre de ministre de la Voirie, je n'ai pas voulu brusquer les choses et j'aimais mieux qu'on analyse à fond ce problème, de telle sorte que le ministère de la Voirie donne par son organigramme non seulement l'impression, mais aussi la conviction que le ministère de la Voirie est en train de se moderniser pour faire face aux problèmes du XXe siècle.

Je ne veux pas critiquer la loi parce qu'il est défendu de critiquer une loi sans en demander le rappel, mais je me souviens que le député de Drummond alors qu'il était ministre de la Voirie et qu'il était de ce côté de la Chambre, avait promis en plusieurs circonstances de faire amender la loi de la Voirie. La loi n'a pas été amendée, M. le Président. Je tiens à lui dire que j'ai les mêmes intentions que lui à cet égard. La loi ne correspond pas à ce qui existe aujourd'hui. Quand on sait que l'ingénieur en chef du ministère de la Voirie est appelé dans la loi, l'inspecteur général de l'entretien et de la réparation, et que le travail principal de l'ingénieur en chef est de bâtir des chemins, ce qui n'est pas la même chose que l'entretien et la réparation. Je pense qu'il y a quelque chose qui n'est pas tout à fait conforme à 1967, C'est une tâche qui est immense que de rebâtir la loi. Mais je tiens à vous le préciser, M. le Président, qu'avec l'aide des hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie et la compréhension du député de Drummond, je suis assuré que j'arriverai à un résultat concret.

M. PINARD: M. le Président, je veux bien qu'il soit compris que je n'ai aucune intention de chicaner le ministre sur ce qu'il a fait ou sur ce qu'il n'a pas fait. D'abord, je voudrais dire à cette Chambre que le mandat confié à la firme Woods & Gordon Cie, conseillers en administration, l'a été au cours de septembre 1965 si ma mémoire est fidèle et que le mé-

moire contenant les recommandations de Woods & Gordon est en date du 11 mai 1966.

Alors, c'est bien évident que l'ancien titulaire du ministère de la Voirie n'a pas eu le temps de l'étudier en profondeur ni de donner suite immédiatement aux recommandations de ce rapport.

M. LAFONTAINE: Le député...

M. PINARD: Alors, pour cette raison, c'est facilement compréhensible...

M. LAFONTAINE: Et que faisait le député du motif...

M. PINARD: ... l'intervention auprès du nouveau ministre pour savoir s'il a l'intention de donner suite à ces recommandations de Woods & Gordon et s'il n'a pas l'intention d'y donner suite, pourquoi? Qu'est-ce qui ne va pas dans le rapport Woods & Gordon?

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. PINARD: En quelque sorte, c'est la synthèse et les recommandations des hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Pour une dernière fois, je vais préciser au député de Drummond que le rapport de Woods and Gordon a été soumis à un comité formé de tous les sous-ministres, de tous les chefs de service et des deux ingénieurs régionaux, M. le Président, que le rapport a été étudié par ce comité, que le comité ne m'a pas recommandé de l'accepter tel qu'il était présenté, et j'ai demandé au comité de me faire des suggestions concrètes de telle sorte que nous puissions présenter avant longtemps un organigramme bien défini. Je tiens à vous dire que, lorsque les recommandations seront faites et les décisions administratives posées, nous ne recommencerons pas l'année suivante.

M. PINARD: Oui, mais alors en quoi les recommandations de Woods and Gordon ne font-elles pas l'affaire du ministre actuel? Qu'est-ce qui ne va pas?

M. LAFONTAINE: Mais ce n'est pas le ministre, je viens de dire au député de Drummond...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: ... que c'est le comité formé de tous les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie qui ne l'a pas accepté com-

me tel, M. le Président. Je ne dis pas que les hauts fonctionnaires n'ont pas retenu certains détails ou certaines prises de position, mais globalement, il n'a pas retenu l'attention des hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie. Qu'est-ce que le député de Drummond veut que je lui dise de plus?

M. PINARD: Alors, M. le Président, je m'en tiendrai au document qui a fait la base du travail confié à Woods and Gordon.

M. LAFONTAINE: M. le Président, c'est un document de travail, ce n'est pas une chose qui a été acceptée.

M. PINARD: Alors à ce moment-là, les hauts fonctionnaires recommandaient au ministre de réorganiser le ministère.

M. LAFONTAINE: Par les hauts fonctionnaires, M. le Président.

M. PINARD: Non, non, le document que j'ai entre les mains, c'est un document préparé par les hauts fonctionnaires.

M. LAFONTAINE: Woods and Gordon?

M. PINARD: Le document de Woods and Gordon c'est celui-ci. Celui que j'ai entre les mains...

M. ALLARD: C'est peut-être là qu'il y a eu un...

M. PINARD: ... c'est le document préparé par les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie.

M. ALLARD: ... manque d'entente. C'est que le travail fait par Woods and Gordon l'a été en vase clos et sans tenir compte de ceux qui connaissaient réellement les problèmes de la voirie. On a fait sur papier un programme qui ne correspondait pas aux besoins réels de la voirie. C'est pourquoi il a fallu reprendre certains de ces points et les étudier. Personnellement, j'ai passé plusieurs séances à la préparation d'un organigramme qui répondrait aux exigences du ministère.

M. PINARD: Le document préparé par les hauts fonctionnaires à l'époque recommandait la réorganisation du ministère de la Voirie sur la base suivante: Au niveau des cadres supérieurs, le directorat des finances serait composé du service des contrats et du service du

budget. Au niveau du service de génie, on avait recommandé une direction de la planification et une direction des services techniques. Au niveau des opérations, les hauts fonctionnaires chargés de cette étude recommandaient la mise sur pied d'une direction de l'entretien, d'une direction de la construction, d'une direction de l'outillage et aussi d'un service des projets spéciaux.

Au niveau de l'administration, les hauts fonctionnaires à qui j'avais confié l'étude de réorganiser le ministère ont recommandé la mise sur pied d'une direction d'organisations et méthodes, d'une direction des services administratifs, d'une direction du personnel, d'une direction des expropriations, d'une direction du contentieux, d'une direction de l'information, d'une direction des immeubles, alors...

M. ALLARD: M. le Président, avant d'aller plus loin, si le député veut me dire de qui vient ce rapport, qui l'a signé, quels sont ceux qui l'ont préparé...

M. PINARD: Le travail de synthèse a été fait par M. Marcel Laperrière, assistant du sous-ministre, qui travaillait sur les instructions du ministre.

M. ALLARD: Justement, M. Marcel Laperrière a fait ça en vase clos et n'a pas consulté ceux qu'il devait consulter et, pour nous, ce document-là n'a absolument aucune valeur à cause de ça. Il l'a fait dans son bureau, sans tenir compte des exigences, des recommandations, des connaissances de ceux qui sont en place et M. Laperrière d'ailleurs, pouvait avoir certaines qualifications, mais il y en avait une qui lui manquait, c'était d'être un homme de voirie.

M. PINARD: M. le Président, je vais m'inscrire en faux contre les propos du ministre qui veut tout simplement se justifier d'avoir laissé M. Laperrière dans l'ombre pendant cinq mois après la prise du pouvoir, le 5 juin 1966. Et, comme M. Laperrière qui était un homme d'honneur, un homme de responsabilité, quand il a constaté qu'il n'était pas persona grata auprès du ministre et du ministre associé, il a repris son chapeau et il s'en est allé et il a bien fait.

M. ALLARD: Il a offert sa démission, ce n'est pas nous qui la lui avons demandée. Il a offert sa démission.

M. P I N A R D : Il y a une façon de faire en sorte de ne pas garder quelqu'un à son emploi; ou bien on lui dit de s'en aller — ce que les deux ministres n'ont pas eu le courage de faire — ...

M. ALLARD: Pardon?

M. PINARD: ... ou bien on s'arrange pour ne pas...

M. ALLARD: Si on veut parler de courage, je vais vous parler de quelqu'un qui a manqué de courage, c'est celui qui parle, qui ne s'entendait pas ni avec son sous-ministre ni avec d'autres et qui avait dit publiquement devant témoin: Il y en a un qui va partir, soit le ministre ou le sous-ministre. Et vous parlez de courage?

M. PINARD: Le ministre rapporte des ragots d'autres personnes...

M. ALLARD: Placotage pour placotage.

M. PINARD: ... à qui il se fie et qui ne connaissent pas du tout la situation. Je parle du cas de M. Laperrière. Alors, on n'a jamais su pour quelle raison M. Laperrière était parti.

M. ALLARD: Demandez-le lui, c'est lui qui le sait, il a donné sa démission.

M. PINARD: Ce qui est certain c'est que les documents que j'ai en ma possession et que j'ai eu l'occasion d'étudier prouvent qu'il s'agissait là d'un homme compétent qui a travaillé en équipe avec les hauts fonctionnaires du ministère. Peut-être qu'ils ont différé d'opinion à certains moments. Peut-être qu'ils ne se sont pas entendus complètement sur certaines recommandations et sur la façon de réorganiser certains grands services du ministère, mais il reste quand même qu'il s'agissait à la base d'un travail valable puisque le bureau de conseillers en administration, Woods and Gordon, a pris la peine de signaler l'importance et la qualité du travail entrepris. Ce n'était pas la seule responsabilité de M. Laperrière à l'époque qui, lui, l'a fait comme chef d'une équipe...

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond me permet.

M. PINARD: Il a consulté l'ingénieur en chef. Il a consulté le directeur de la planification. Il a consulté M. Perron. Il a consulté tous ceux qui étaient chargés de ces services.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond va exactement comprendre mon point de vue. Il vient de mentionner le nom de M. Laperrière, je n'en veux pas à M. Laperrière que je connais à peine, mais je tiens à souligner au député de

Drummond que si M. Laperrière est parti du ministère c'est parce qu'il avait bien voulu donner sa démission en partant. Deuxième chose, si je comprends bien, M. Laperrière était le trait d'union entre les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie et peut-être le travail que la maison Woods and Gordon exécutait. Aujourd'hui, au lieu de demander aux hauts fonctionnaires de parler par un haut-parleur, s'appelant qui que ce soit, ce sont eux-mêmes qui se réunissent et qui discutent des problèmes qu'ils rencontrent dans leur service respectif. De cette façon, c'est très rentable pour le ministère de la Voirie, parce qu'à toutes les semaines, il y a des contacts humains qui s'établissent entre les chefs de service. Il y en a eu ce matin comme le sous-ministre me le précise. De telle sorte qu'aujourd'hui, nous ne craignons pas que s'établissent entre différents services des barrières idéologiques ou des barrières psychologiques.

Je pense que ce n'est pas de nature à donner un complexe d'infériorité aux fonctionnaires du ministère de la Voirie que de se réunir et de discuter des problèmes communs, mais c'était peut-être une façon de leur donner un complexe d'infériorité que de prendre une personne qui parlait en leur nom. Quels que soient les mérites et la compétence de M. Laperrière, j'aime mieux que l'organigramme du ministère de la Voirie se fasse non pas en vase clos, mais avec des horizons ouverts sur la province de Québec et sur les objectifs de 1967-1970 que de demander à une personne: Bien, va donc voir ce qu'un chef de service pense, ci ou ça. Non. Maintenant, le rapport que Woods and Gordon a présenté n'est pas rejeté dans tous ses moindres détails; il contient certainement des parties qui sont valables.

D'ailleurs, je pense bien qu'en affirmant une chose semblable, les officiers du ministère de la Voirie ne nous contrediront pas. C'est exact. Il y a des choses valables, mais je pense que, grosso modo, en bloc, il ne pouvait s'appliquer au ministère de la Voirie. C'est tout simplement ça. Je comprends qu'il est du devoir de l'Opposition de critiquer le gouvernement, mais je comprends mal que le député de Drummond veuille s'attarder sur un point semblable lorsque, de notre côté, nous avons donné loyalement et sincèrement tous les renseignements que nous connaissons à ce sujet.

M. PINARD: Est-ce que le ministre a annulé le contrat qui était intervenu entre le ministère de la Voirie et la firme de conseillers en administration Woods and Gordon? Est-ce que ce travail est terminé?

M. LAFONTAINE: Oui, il est terminé. On m'informe que le contrat était terminé et que la firme Woods and Gordon a été payée.

M. PINARD: Quelles sont les lignes essentielles que le ministre va retenir des recommandations faites par Woods and Gordon et qui tombaient sensiblement dans les propres recommandations du comité?

M. LAFONTAINE: Disons, M. le Président, que ce qui reste à établir au ministère de la Voirie, c'est la ligne d'autorité et de coordination du travail. C'est ce qui est important pour éviter que les services ne se chevauchent. Comme je le disais tout à l'heure, il n'existe pas de barrière idéologique ou de barrière psychologique. Tout simplement ça. Alors, je pense que le problème de base présentement est le problème de la ligne d'autorité. Et je sais que tous les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie travaillent dans un climat de bonne entente et j'espère que, d'ici deux ou trois semaines, un projet concret et définitif me sera présenté après étude. Je pense bien qu'après avoir été étudié aussi longuement par les hauts fonctionnaires du ministère, avoir fait le sujet d'une étude par la firme Woods and Gordon, je pense bien que le ministre ne prendra pas beaucoup de temps avant de l'accepter.

M. PINARD: De toute façon, il est survenu des changements dans la hiérarchie du ministère de la Voirie. Est-ce que le ministre pourrait me dire, par exemple, de qui relève maintenant le service des contrats et son directeur, qui n'est plus le même d'après ce que j'ai pu savoir?

M. LAFONTAINE: M. le Président, le député de Drummond vient d'affirmer — ce qui m'a surpris — que le directeur du service des contrats n'était plus le même. C'est toujours le même, c'est M. Roch Bergeron qui est juste ici, près de la porte.

M. PINARD: A toute fin pratique, est-ce qu'il est encore le directeur du service?

M. LAFONTAINE: Certainement, M. le Président. Il est même encore le beau-frère de l'ancien ministre. Cela n'a pas changé. C'est exactement le chef du service des contrats, avec les mêmes pouvoirs, et c'est encore le beau-frère de l'ancien ministre.

M. PINARD: Est-ce que le directeur du service des contrats conserve les mêmes pouvoirs qu'il avait autrefois?

M. LAFONTAINE: Exactement.

M. PINARD: Est-ce qu'il s'occupe de la préparation des demandes de soumissions publiques, de l'ouverture de la demande des soumissions publiques, de l'analyse des...

M. LAFONTAINE: M. le Président, combien de fois dois-je dire au député de Drummond qu'il a exactement les mêmes fonctions qu'avant le 5 juin 1966?

M. PINARD: Le ministre affirme qu'il n'y a rien de changé.

M. LAFONTAINE: Non seulement j'affirme, mais si le député de Drummond pense qu'il y a quelque chose de changé, qu'il mette son siège en jeu, moi, je suis prêt à mettre le mien.

M. PINARD: Je n'affirme pas qu'il y a quelque chose de changé...

M. LAFONTAINE: Alors, pourquoi, M. le Président, le député de Drummond commence-t-il à questionner d'une façon suggestive après lui avoir dit qu'il n'y a rien de changé?

M. ROY: Ils sont tellement surpris qu'on n'ait pas pendu tout le monde, comme ils ont fait en 1960.

M. PINARD: Laissez discuter les grandes personnes.

M. ROY: Vous êtes tout à fait surpris.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait me dire de quelle autorité relève le directeur du service des contrats?

M. LAFONTAINE: Il relève de son supérieur immédiat, M. Morissette, directeur des travaux. Ce qui est normal, plus normal qu'auparavant.

M. PINARD: Alors cette suggestion de Woods and Gordon de faire un service distinct, un directorat des finances composé du service des contrats et du service du budget, cela n'a pas été retenu? Cela reste attaché au service des opérations, dont le directeur est M. Antonio Morissette. A l'époque, certains hauts fonctionnaires avaient admis que c'était plein de bon sens de rattacher le service des contrats au service des finances en même temps qu'au service du budget.

M. LAFONTAINE: Alors, si cela avait bien du bon sens de rattacher le service des contrats au service des finances pourquoi le ministre, dans le temps, ne l'a-t-il pas fait quand le directeur du service des contrats dépendait directement de lui?

M. PINARD: Voilà une question assez surprenante de la part du titulaire actuel du ministère de la Voirie...

M. LAFONTAINE: Bien voyons, depuis au moins une demi-heure que vous êtes là-dessus...

M. PINARD: ... il vient d'apprendre de ma bouche que le contrat a été confié à Woods & Gordon au cours de septembre 1965 et que le rapport de Woods & Gordon a été soumis le 11 mai 1966. Il ne peut quand même pas me faire le reproche de ne pas avoir entériné tout de suite les recommandations du rapport. Mais, moi, j'ai le droit de lui demander s'il a accepté en tout ou en partie les suggestions»

M. LAFONTAINE: J'ai dit tout à l'heure...

M. PINARD: ... et, s'il ne l'a pas fait, pourquoi et dans quel sens...

M. LAFONTAINE: On prétend dans mon entourage...

M. PINARD: ..., les corrections ou les réorganisations vont être entreprises?

M. LAFONTAINE: ... que ça fait quatre fois que je répons au député de Drummond. Je pense que ça fait au moins dix fois que je lui répète la même chose. Certaines recommandations contenues dans le rapport Woods & Gordon ont été retenues par les hauts officiers du ministère, et d'autres ont été rejetées. En ce qui concerne le directeur du service des contrats, qui relève de M. Morissette, je tiens à vous dire que cette recommandation a été faite justement par le comité que je viens de mentionner qui se réunit à toutes les semaines. Ils m'ont fait cette recommandation que j'ai acceptée avec plaisir, parce que, comme on dit à la télévision, lui, il connaît ça. Les fonctionnaires du ministère de la Voirie, les chefs de service, ils connaissent ça plus que le député de Drummond, et plus que le député de Labelle, les deux ensemble multipliés par deux. Alors je leur laisse cette responsabilité. Par contre, quelques fois, je leur fais certaines demandes, d'étudier certains points en particulier. De l'é-

tude que ces gens font, bien mon dieu seigneur, je prends les dispositions administratives pour faire aboutir le problème en question. Qu'est-ce que le député de Drummond veut que je lui dise de plus relativement au rapport Woods & Gordon? Il a été étudié par le comité, certaines recommandations ont été retenues, certaines ont été rejetées. Mais chose certaine, le rapport, globalement, n'a pas été retenu. Et partant de là, les problèmes soulevés dans l'enquête faite par Woods & Gordon sont connus au ministère de la Voirie, et les officiers du ministère de la Voirie travaillent continuellement, semaines après semaines, sur le sujet. Réellement là, si le député de Drummond pose encore d'autres questions là-dessus, je vois mal ce que je peux lui donner comme renseignements pour l'informer plus, je pense que j'ai tout dit ce que nous savons de ce côté-ci de la Chambre.

M. PINARD: Alors il est intéressant de noter que le ministre actuel du ministère de la Voirie n'attache pas beaucoup d'importance aux recommandations d'une firme de conseillers en administration aussi qualifiée que Woods & Gordon & Co.,

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond prétend...

M. PINARD: ... qui a travaillé à l'époque, il y a une vingtaine d'années...

M. LAFONTAINE: ... que les hauts officiers du ministère de la Voirie ne sont pas des gens compétents?

M. PINARD: Que le ministre me laisse continuer, il verra où je veux aller.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Alors je suis surpris de voir qu'il n'attache pas plus d'importance que cela...

M. LAFONTAINE: Non.

M. PINARD: ... aux hautes qualifications de cette firme de conseillers en administration qui a eu la responsabilité, alors qu'il y a eu une enquête royale au ministère de la Voirie en Ontario, il y a une quinzaine d'années, de faire l'étude de la réorganisation complète du ministère de la Voirie en Ontario. C'est Woods & Gordon & Co. qui a fait les recommandations qui a proposé l'organigramme et qui a permis à la province d'Ontario d'avoir un ministère moderne, efficace...

M. ALLARD: Est-ce que vous êtes au courant qu'ils n'ont pas suivi toutes les recommandations du rapport?

M. PINARD: ... et qui a donné des preuves d'efficacité en dotant cette province d'un réseau routier fonctionnel, moderne et sécuritaire qui a amené une industrialisation rapide de plusieurs régions de la province d'Ontario, et je dis que ce qui était possible, pour la province d'Ontario, c'est possible pour le Québec. Nous avons et nous avons encore au ministère de la Voirie un personnel hautement qualifié...

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. PINARD: ..., dévoué, compétent, capable de rencontrer des défis..

M. LAFONTAINE: C'est ça. D'accord.

M. PINARD: ... aussi extraordinaires que celui qui nous a été apporté par la décision de faire l'Expo internationale en 1967, et nous avons donné la preuve qu'au ministère de la Voirie ce n'était pas le personnel compétent et qualifié qui manquait.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. PINARD: Cependant nous avons des structures un peu vieillottes, un peu désuètes, et ce n'est que grâce au dévouement et à la haute compétence du personnel en place que nous avons pu arriver si rapidement dans les grands projets routiers que nous avons élaborés, que nous avons conçus, que nous avons décidés à partir de 1960; mais ce n'est pas une raison pour le ministre...

M. LAFONTAINE: Les projets depuis 1960 ne concernent pas Woods & Gordon...

M. PINARD: ... de refuser du revers de la main les recommandations qui sont contenues dans un rapport aussi bien fouillé que celui de Woods and Gordon et qui est passablement en accord avec les recommandations même du comité formé des hauts fonctionnaires que j'avais nommés à l'époque pour en faire l'étude. Je suis surpris...

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas fini, M. le Président.

M. PINARD: ... d'entendre le ministre me répondre aujourd'hui que les principales recommandations du rapport de Woods and Gordon

sont mises de côté et que le ministre préfère prendre celles faites par son comité. Je ne sais pas qui compose ce comité...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond, soit qu'il ne veuille pas comprendre, ou j'ai peur d'être obligé de tirer l'autre conclusion.

M. PINARD: Je ne dis pas que je ne veux pas comprendre mais...

M. LAFONTAINE: Voyons! Le député n'a encore rien compris.

M. PINARD: ... je ne suis certainement pas en mesure de comprendre...

M. LAFONTAINE: Il fait semblant de ne pas comprendre!

M. PINARD: ... la situation avec les réponses qui m'ont été faites par le ministre.

M. LAFONTAINE: Bien voyons donc!

M. PINARD: Ce sont des réponses laconiques, ce sont des réponses incomplètes et le ministre passe complètement à côté des questions que je lui ai posées.

M. LAFONTAINE: Du tout, M. le Président, du tout.

M. PINARD: Il ne répond de façon précise à aucune des questions qui lui ont été posées, absolument pas.

M. LAFONTAINE: Article 1, M. le Président.

M. LACROIX: M. le Président...

M. THEBERGE: Le ministre a mentionné tout à l'heure qu'il y avait eu 14 mutations parmi les ingénieurs. C'est normal. Je crois qu'on a mentionné aussi qu'il y avait une pénurie à l'embauchage des ingénieurs à la voirie; très bien, cela a toujours existé. Mais est-ce la raison qui a amené les dirigeants et le ministre responsable de la Voirie à garder l'ingénieur de Ville-Marie au sujet duquel on a fait une enquête assez serrée et sur qui des jugements assez sévères ont été portés, et même qu'il a été prouvé qu'il avait eu une conduite inacceptable? Comment se fait-il que le ministère n'a pas procédé, comme le député de Joliette l'a dit...

M. LAFONTAINE: M. le Président, je ne saisis pas très, très bien. Est-ce que le député me permet?

M. THEBERGE: Oui.

M. LAFONTAINE: Est-ce que ce serait le cas, par exemple, de la donation par le député d'un rouleau à vapeur à la ville de Témiscamingue que le député veut mentionner?

M. THEBERGE: Non, M. le Ministre. La question du rouleau à vapeur...

M. LAFONTAINE: Non? Je m'excuse.

M. THEBERGE: ... il n'y avait absolument rien de malhonnête là-dedans. Seulement quand un ingénieur demande des ristournes aux entrepreneurs...

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. THEBERGE: Je n'ai pas fini, M. le Ministre, si vous me permettez...

M. LAFONTAINE: ... quand le député dit qu'il n'y a rien de malhonnête de donner un rouleau à une ville, je n'ai pas prétendu qu'il était malhonnête mais je pense bien qu'il n'est pas dans les attributions d'aucun député de donner le bien qui appartient au ministère de la Voirie.

M. THEBERGE: Non, M. le Ministre, le député du Témiscamingue n'a jamais donné aucun rouleau. Cela a été fait par l'entremise de la voirie, d'ailleurs le ministre est très bien au courant! Cela ne règle absolument pas le cas de l'ingénieur de la voirie de Ville-Marie au sujet duquel une enquête a été faite. L'enquête s'est avérée très sérieuse, avec des accusations très sérieuses et prouvées, et c'est connu à la grandeur du comté de Témiscamingue. C'est ça qui est grave. Tous les gens de Témiscamingue savent ce qui a été fait et en dépit de ça — je ne fais pas de politique, M. le Président, avec ça — si j'avais su dans le temps moi, avant juin 1966, ce qui se passait, je peux garantir au ministre que l'ingénieur en question ne serait pas resté longtemps. Je ne le savais malheureusement pas, c'est comme un ballon. On ne sait jamais ce qu'il y a dedans tant qu'il n'est pas crevé. Bien il a crevé, et puis il y a eu une enquête.

M. LAFONTAINE: M. le Président, le chef de l'administration m'informe qu'il y a eu plainte, en effet, portée contre le divisionnaire

en question, que rien n'a été prouvé contre ce divisionnaire et qu'il a été muté à Montréal à titre d'ingénieur résidant sur des contrats.

M. THEBERGE: Bien, M. le Président, dire que rien n'a été prouvé, c'est une affirmation absolument gratuite parce que ça été prouvé, c'est connu. Des témoins ont témoigné à l'enquête. Alors, qu'est-ce que vous voulez comme preuve?

M. LAFONTAINE: M. le Président, il y en a qui ont témoigné blanc et puis d'autres ont témoigné noir. Le chef de l'administration m'informe — et c'est la première fois que je prends connaissance du problème — jamais on ne m'en a informé. Je savais qu'il y avait eu transfert du Témiscamingue à Montréal, sans connaître les raisons profondes. Je regrette, je vois le député me faire signe qu'il est surpris. Qu'il ne soit pas surpris, j'ignorais tout du cas jusqu'à ce que le député le soulève en Chambre. Le chef de l'administration, M. Simard, dit qu'il y a eu enquête sur les accusations portées contre le divisionnaire en question et que rien n'a été prouvé ni d'un côté ni de l'autre, mais on a jugé qu'il n'avait peut-être pas les qualités pour être divisionnaire et on l'a transféré à Montréal lui confiant l'ouvrage d'ingénieur résidant sur les différents travaux que le ministère de la Voirie fait dans la région métropolitaine de Montréal.

M. THEBERGE: M. le Président, dans ce cas-là il n'y a plus rien à comprendre dans une enquête!

M. LAFONTAINE: M. le Président, je pense bien que le député va comprendre. Je ne sais pas ce qu'il y a en arrière de ça, mais si le député a vraiment des accusations et des preuves à apporter, je l'invite à venir les donner au ministère de la Voirie et si les preuves que le député du Témiscamingue apporte se révèlent vraies, objectives, qu'il n'en doute pas, le ministre de la Voirie prendra toutes les dispositions nécessaires afin que justice soit rendue.

M. THEBERGE: M. le Président, j'ai dit que je n'étais pas au courant avant le 5 juin, alors, ce n'est pas moi qui avais les preuves. Si j'avais eu les preuves, je n'aurais pas attendu le 5 juin pour essayer de voir le ministre de la Voirie du temps, et lui expliquer cela. Je ne les avais pas les preuves; les preuves ont été données à l'enquêteur, réellement données à l'enquêteur.

M. LAFONTAINE: M. le Président, jusqu'au 5 juin 1966, ce divisionnaire était dans le comté du député concerné?

M. THEBERGE: Oui.

M. LAFONTAINE: ...et lui-même admet que, jusqu'au 5 juin, il ne s'est rendu compte de rien.

M. THEBERGE: Non, c'est vrai.

M. LAFONTAINE: Lui qui vivait dans ce milieu...

M. THEBERGE: C'est vrai.

M. LAFONTAINE: ... et il voudrait, aujourd'hui, que le ministre à brûle-pourpoint en Chambre lui dise: Vous n'avez pas retenu les accusations. M. le Président, je ne suis pas l'enquêteur officiel du ministère de la Voirie. Il y a des gens qui sont mandatés au ministère de la Voirie pour faire cette sorte de travail; ils relèvent du chef de l'administration, M. Simard, qui est à mes côtés. M. Simard m'informe qu'il y a eu enquête, il y a eu dépositions pour, dépositions contre. Qui a tiré la conclusion? Je n'en sais rien, ils lui ont donné le bénéfice du doute. Ils l'ont déplacé de la division du Témiscamingue à Montréal et on lui a donné le poste d'ingénieur résident. Maintenant, je dis ceci au député: Si le député en connaît plus que le ministère de la Voirie, je l'invite à venir au ministère de la Voirie — c'est son devoir...

M. ROY: Bien oui.

M. LAFONTAINE: ... non seulement comme député, mais comme simple citoyen — et à poser des gestes concrets. Qu'il prenne ses responsabilités d'homme, qu'il porte les accusations, qu'il apporte les preuves voulues et je vous dis, M. le Président, que si à ce moment-là les allégations du député du Témiscamingue se révèlent vraies, le ministre de la Voirie prendra toutes les dispositions voulues afin que justice soit faite.

M. ROY: Très bien.

M. THEBERGE: M. le Président, je ne suis pas ici pour accuser; je suis ici simplement pour mentionner le rapport qui a été fait par l'enquêteur. Si le ministre est de bonne foi, je suis prêt à aller avec lui et on va lire le rapport de l'enquêteur et je connais plusieurs détails qui existent dans le rapport de l'en-

quêteur. Ces choses-là ne sont pas en blanc et noir, c'est en noir. Alors, si le ministre est prêt, n'importe quand, j'irai à son bureau, on examinera le rapport de l'enquêteur, puis je me fierai au jugement du ministre pour dire si oui ou non on avait raison.

M. LAFONTAINE: M. le Président, je viens d'entendre le député de Témiscamingue dire: Si le ministre est de bonne foi. Moi, je dis ceci, M. le Président: Si le député avait été de bonne foi, il m'en aurait parlé avant de venir en Chambre et je l'aurais écouté. Nous aurions regardé ensemble le rapport sur le divisionnaire en question, nous l'aurions analysé et si jamais des preuves qui sont apportées dans ce rapport que je n'ai pas vu — remarquez-le bien, M. le Président, je n'ai pas vu le rapport, c'est le chef de l'administration qui m'informe à l'heure actuelle qu'on a donné dans le rapport le bénéfice du doute au divisionnaire, mais que rien ne pouvait être prouvé — Maintenant, si le député a des preuves, je l'invite. Qu'il vienne me voir, nous ferons sortir le rapport, nous le ferons venir; je ne le rencontrerai pas seul, je le rencontrerai avec plusieurs de mes hauts fonctionnaires, nous regarderons ces accusations, nous rouvrirons l'enquête et, si le député a raison, je vous dis moi que le divisionnaire en question entendra parler de quelque chose.

Maintenant, il y a un autre point. Vu que le député soulève la question en Chambre, si les accusations portées à son endroit se révèlent fausses, qu'est-ce que le député a l'intention de faire à ce sujet-là? C'est un autre côté de la médaille ça, M. le Président.

M. THEBERGE: M. le Président, je n'ai pas voulu le mentionner avant, mais puisque la question du rouleau est soulevé — elle était venue dans une conversation intime — je me vois obligé de rappeler au ministre que je lui en ai parlé du cas de cet ingénieur. Maintenant, je n'avais nullement l'intention de parler de cette question aujourd'hui; je suis arrivé il y a une heure par avion, je ne savais même pas que c'était le budget de la Voirie. Alors, il n'y avait aucune préméditation, je n'avais pas du tout cette intention, mais c'est venu sur le tapis, c'est comme ça que j'en ai parlé. Alors, comme je vous le dis, j'en ai parlé déjà au ministre, puisqu'il parle du rouleau...

M. LAFONTAINE: Si le député me permet...

M. THEBERGE: Non, non, je vous en ai parlé déjà.

M. LAFONTAINE: ... tout simplement comme précision.

M. THEBERGE: Oui.

M. LAFONTAINE: Le député m'a dit; Il paraît que c'est un bon divisionnaire, que c'est un bon gars. J'ai dit: Je pense que oui, il a passé quelque temps dans mon comté et j'ai été très satisfait. C'est quelqu'un qui a à coeur de rendre service à la population. Pour ce qui est des accusations concernant le divisionnaire, il n'en a jamais été question entre le député et moi-même. Maintenant, je déplore que le député amène une conversation privée...

M. THEBERGE: Non, justement je ne voulais pas...

M. LAFONTAINE: ... qui a duré trente secondes entre le député de Témiscamingue et moi-même, M. le Président.

M. THEBERGE: Non, je le regrette infiniment mais seulement je n'aurais pas aimé que vous ameniez la question du rouleau qui est une question bien honnête. Ce n'était pas plus juste de votre part d'apporter la question du rouleau que pour moi d'apporter la conversation. Je n'en aurais pas parlé. Seulement, vous avez voulu apporter ça, monsieur le ministre; évidemment, il fallait que je me défende. De toute façon, il reste que l'enquête est là... Puis j'avais fait une offre au ministre. J'aimerais lire l'enquête si c'est permis, le rapport de l'enquêteur...

M. LAFONTAINE: M. le Président, j'invite le député à venir à mon bureau, je lui soumettrai le rapport de l'enquêteur...

M. THEBERGE: Oui.

M. LAFONTAINE: Il en prendra connaissance, M. le Président, et si dans ce rapport certaines choses se révèlent inexactes, j'aurai énormément de reconnaissance à son endroit s'il voulait me compléter la cause et me donner les informations ou les explications...

M. THEBERGE: J'accepterai l'invitation du ministre avec plaisir.

M. LAFONTAINE: Très bien. Maintenant, le député remarquera que tous ces ennuis que le ministre a, ce sont des ennuis qui datent d'avant le 5 juin 1966.

M. THEBERGE: Oui, oui, d'accord.

M. LACROIX: M. le Président, au tout début de l'étude des crédits du ministère de la Voirie, vendredi matin, j'ai demandé à l'honorable ministre s'il ne voulait pas dire à cette Chambre s'il avait effectué à son ministère des transformations majeures depuis le 16 juin dernier, s'il avait donné une orientation nouvelle à la politique de la voirie au Québec et je lui avais également demandé de nous exposer le plan ou les plans que son ministère désirait réaliser dans les années à venir. Je lui demandais aussi d'informer la Chambre des projets immédiats et futurs de son ministère afin de doter la province d'un réseau routier adéquat et répondant aux exigences actuelles.

A ce moment-là, M. le Président, le ministre a dit qu'il n'avait pas de réponse à donner et qu'il étudierait le budget article par article. Je lui faisais remarquer qu'étant donné que le rapport du ministère de la Voirie cette année ne contenait pas de rapport du sous-ministre ni des responsables des différentes sections, ou secteurs de son ministère, il était essentiel pour la bonne marche de l'étude des crédits de son ministère qu'il nous fasse un exposé. Et le ministre a dit que ce n'était pas l'habitude, la coutume. Je voudrais le rapporter à la page 2147 du journal des Débats du jeudi, 13 avril, alors que son maître en procédure, le député de Champlain, ministre de l'Industrie et du Commerce, déclarait: Comme il est coutume dans cette Chambre depuis plusieurs années, le ministre responsable, avant l'étude de ses crédits, fait toujours une déclaration et je voudrais vous transmettre mon message. Le ministère de l'Industrie et du Commerce, pour remplir son mandat qui est de promouvoir, etc.

M. LAFONTAINE: Là on est loin de l'article.

M. LACROIX: Et le ministre de l'Industrie et du Commerce donnait un rapport...

DES VOIX: A l'ordre!

M. LACROIX: ... sur les activités de son ministère, sur ce qu'il entrevoyait pour l'avenir. Il parlait des activités actuelles, du bureau de recherche économique, de la direction du commerce, du bureau de la statistique. Il parlait des directions, des pêcheries. Je crois qu'il serait raisonnable et normal que le ministre de la Voirie, pour suppléer au manque du rapport du ministère, pour remplacer le rapport du sous-ministre et des responsables des différentes sections de son ministère, informe cette Chambre s'il a réellement des projets et ce qu'il

entend réaliser dans les prochaines années pour améliorer le réseau routier. Je ne peux pas croire qu'un ministre responsable d'un secteur aussi vital pour l'économie de la province ne possède pas un plan de réalisation. Pourquoi le ministre refuse-t-il de dire à cette Chambre quels sont les projets immédiats du ministère? Est-ce qu'il a effectué des changements majeurs dans la direction de son ministère? Est-ce qu'il a donné une nouvelle orientation à la politique de la Voirie?

DES VOIX: A l'ordre!

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Il a été convenu, je pense...

M. LACROIX: Vous ne comprenez rien. Tâchez donc de vous en retourner, nous avons la paix tout à l'heure.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Il a été convenu, à deux reprises au moins au cours du débat, que l'on procéderait article par article et l'on s'est éloigné un petit peu de la question traitements. Je conseille donc, si cela peut se faire, à l'honorable député d'en revenir à cette question de traitements pour...

M. PINARD: ... administration...

M. LACROIX: Mais, M. le Président, nous sommes à l'article administration, et je viens de vous donner...

M. LAFONTAINE: M. le Président,...

M. LACROIX: ... ce que le maître du côté...

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LACROIX: ... ministériel de la procédure parlementaire a déclaré le 13 avril. Est-ce que ce qui était vrai...

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. LACROIX: ... pour le ministre de l'Industrie et du Commerce n'est pas vrai pour les autres membres de cette Chambre?

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Je veux bien prendre les déclarations faites par certains honorables ministres, mais j'aime encore mieux m'en rapporter aux règlements eux-mêmes.

Les règlements nous ordonnent, à moins qu'il

y ait consentement du contraire, de procéder article par article et je demande aux honorables députés de bien vouloir se soumettre à ce règlement.

M. LACROIX: M. le Président, bien respectueusement, je voudrais vous demander de me mentionner l'article du règlement qui défend à un ministre d'informer la Chambre de la politique de son ministère.

DES VOIX: A l'ordre!

UNE VOIX: Article 381.

M. LE PRESIDENT: J'attire l'attention de l'honorable député des Iles-de-la-Madeleine sur les articles 342 et 381. 381 notamment, Comité des subsides: « Chaque article du budget des dépenses est pris en considération séparément, etc. » Alors, je voudrais qu'on s'en tienne à l'article: « traitements ».

M. PINARD: M. le Président, si vous me permettez d'intervenir, je pense que nous sommes à l'article général: « administration »...

M. LACROIX: C'est ça.

M. PINARD: ... et l'article général: administration, il y a des sous-articles, traitements, frais de voyages, frais de bureau, etc.

Je pense que nous en sommes encore aux remarques préliminaires, à la période des questions qui permettent aux députés de cette Chambre de savoir quelles sont les grandes lignes de l'administration du ministère de la Voirie...

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. PINARD: ... quelles sont les grandes lignes d'un plan directeur routier pour les prochaines années, s'il en existe un...

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. PINARD: ... quelles sont les réformes que l'Etat a apportées sur le plan administratif au ministère de la Voirie, s'il y en a eu. Ce sont autant de questions, je pense, qui sont régulières, qu'il est dans l'ordre de poser. Je pense que nous ne pouvons quand même pas trahir le mandat qui nous est confié déposer ces questions de façon à nous informer nous-mêmes et à mieux informer la population.

M. LAFONTAINE: M. le Président, le député des Iles-de-la-Madeleine, disant que j'ai refusé

de répondre à une question vendredi matin, a biaisé un peu et a parlé du rapport présenté par le ministère de la Voirie, ne contenant pas de commentaires de la part des différents chefs de service. Je dois lui dire qu'au cours des dernières années, à diverses reprises, il y a eu rapport des chefs de service dans le rapport du ministère de la Voirie. Le député des Îles-de-la-Madeleine pourra toujours consulter le rapport de la Voirie de 1965, de 1964, de 1963, de 1962, de 1961, de 1960; c'est toujours à peu près les mêmes rapports qui se répètent, mais je lui dirai cependant qu'il ne vérifie pas l'année précédente, qui était la dernière année de l'ancienne administration de l'Union Nationale, parce qu'il va se rendre compte, à ce moment-là, qu'il n'y a pas eu de rapport de fait. Quand le député de Drummond m'a souligné que, dans le rapport de cette année, il n'y avait pas de commentaires venant de la part des chefs de service, je suis allé voir le chef du bureau de l'information au ministère de la Voirie, M. Quinty et M. Quinty dit: C'est une tradition qui existait au ministère de la Voirie. Lorsqu'il y avait un changement de gouvernement, on ne donnait pas le rapport des chefs de service. J'ai dit: Pourquoi avoir maintenu cette...

Il a dit: Voici, M. le ministre, en 1960... Mais qui a donné les ordres en 1960? Je n'accuserai pas le député de Drummond, mais c'était le sous-ministre du temps, à ce moment-là, M. le Président, qui avait donné les ordres dans ce sens-là. Je regrette, mais le député de Drummond pourra, s'il le veut, vérifier et le député des Îles-de-la-Madeleine également tous les rapports du ministère de la Voirie depuis 1960, 1961, 1962. Il verra que le rapport des chefs de service est sensiblement le même d'année en année.

On demande l'orientation du ministère, quels sont les grands projets que le ministère de la Voirie envisage. Je dirai au député des Îles-de-la-Madeleine qu'il attende à l'article 6. Le député de Drummond dit: Bien, c'est de l'administration. Oui, d'accord, M. le Président, c'est de l'administration, mais normalement les crédits d'un ministère sont votés article par article. Nous sommes présentement au poste 1, article 1, ce qui regarde les traitements, ça ne regarde pas à ce moment-là, si vous voulez, globalement, le ministère.

Il est évident que certains ministres font certaines déclarations lorsqu'on discute de leur budget, de leurs crédits. Il en a été ainsi avec le ministre du Travail ou le ministre de l'Industrie et du Commerce. La Chambre l'a accepté, bien mon dieu seigneur, je ne vois aucune objection, mais je dis au député des Îles-de-la-Made-

leine que s'il veut me questionner sur les projets que le ministère de la Voirie envisage pour l'année qui vient, il aura tout le loisir de le faire à l'article 6-1. Si ça regarde, par exemple, la reconstruction de la route 6, Matane-Gaspé, c'est à l'article 6-2. Si ça regarde la construction du boulevard Métropolitain, ça sera à l'article 6-3.

Pour la protection du public aux passages à niveau, ce sera le poste 6, article 4. Si ça regarde l'établissement des terrains de camping, ce sera 6, 6. Si ça regarde la route transcanadienne, ça sera l'article 7. C'est pour cela qu'on a prévu des articles. S'il fallait que les travaux de la Chambre s'opèrent suivant la mentalité du député des Îles-de-la-Madeleine, il n'y aurait qu'un article dans le livre des prévisions budgétaires, ce serait l'article 1-1, et on discuterait généralement de tous les éléments. Si on a voulu diviser article par article, et avec des sous-articles, c'est parce que le législateur a voulu procéder par ordre. J'apprécierais grandement que, du côté de l'Opposition, on comprenne mon point de vue, qu'on ne tente pas de me faire faire des déclarations quand je ne veux pas en faire. Je n'en ferai pas de déclarations quand je ne veux pas en faire. Mais qu'on me pose des questions bien concrètes, il y aura toujours une réponse concrète au bout de la question.

M. LACROIX: C'est que, depuis quatre ans, j'ai été assez assidu en cette Chambre, et j'ai vu de quelle façon particulièrement le député de Labelle et le député de Beauce ont participé à l'examen des crédits du ministère de la Voirie. J'ai ici le rapport 1965 et le rapport 1964 de la Voirie. Il y a, dans ce rapport, celui du sous-ministre, celui de la direction générale du génie, sous l'autorité de l'ingénieur en chef. Il y a celui de la direction de la planification et particulièrement à cet article ce qui était particulièrement intéressant, c'est qu'on avait l'importance des investissements, le plan directeur, les travaux que le ministère entendait réaliser, continuer ou entreprendre au cours de l'année ou au cours des années à venir, ce qui avait été réalisé, ce qui était en cours de réalisation, et cela facilitait énormément le travail des députés d'alors qui savaient ce qui était dans les plans du gouvernement.

Je pense qu'à l'heure actuelle, le rapport du ministère de la Voirie nous donne seulement des statistiques comté par comté, nous disant: les sommes qui ont été dépensées soit pour l'entretien des chemins d'hiver, soit pour l'entretien normal ou pour la construction et l'amélioration des routes. Je suis convaincu que, si, à l'heure actuelle, l'honorable ministre res-

ponsable de la Voirie, ou le ministre associé, ou le ministre d'Etat à la Voirie, nous donnaient un aperçu du ou des plans que le ministère a l'intention de réaliser au cours de l'année qui vient ou au cours des prochaines années, cela hâterait de beaucoup l'étude des crédits et je suis assuré que ce serait profitable et pour le côté ministériel et pour le côté de l'Opposition. Surtout cela serait de nature à éclairer davantage la population du Québec sur ce que le ministère de la Voirie est en voie de réaliser ou ce qu'il a l'intention de faire pour améliorer le réseau routier de la province de Québec dans les années à venir.

C'est une question de détail très importante, et je crois qu'en refusant de nous livrer ce que le ministère a l'intention de réaliser, on prive la population de renseignements qu'il serait certainement dans l'ordre de lui donner.

M. LAFONTAINE: Je dois répondre d'abord que, relativement au rapport que le ministère de la Voirie présentera l'an prochain, on le fera en deux parties: Un rapport pour la vulgarisation des choses de la Voirie et un rapport statistique. Alors le député des Iles-de-la-Madeleine choisira entre les deux. S'il ne comprend pas le rapport statistique, il prendra le rapport vulgarisé.

M. LACROIX: Je pense que le ministre pourrait être gentil. De toute façon, j'ai procédé de façon assez gentille jusqu'à présent.

M. LAFONTAINE: Je suis assez gentil.

M. LACROIX: Quant aux statistiques, à l'heure actuelle, je n'ai pas besoin d'explications particulières venant du ministre, je sais que deux et deux font quatre. Quant aux autres informations qui proviennent des responsables, des directeurs de chacune des sections, je préfère avoir les rapports qui sont fournis par l'ingénieur en chef, par les responsables des différentes sections, quand ils écrivent en noir sur blanc. J'aime bien la parole du ministre, mais j'ai bien les écrits des fonctionnaires.

M. LAFONTAINE: Article 1.

M. PINARD: Encore à l'article « Administration », la Chambre se souviendra qu'au cours de janvier 1966, j'avais envoyé en France une mission technique composée de certains hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie qui devaient là-bas rencontrer les responsables du cinquième plan français, de façon à ce qu'il y ait une source féconde de colloques, de rencontres et

de discussions qui auraient pour conséquence la mise sur pied éventuelle au Québec d'un véritable ministère ou office du plan.

Nous avons réalisé au ministère de la Voirie qu'il est absolument important d'avoir un ministère moderne capable d'aller du côté de la planification routière, mais capable aussi de donner les services nécessaires à d'autres organismes gouvernementaux, à d'autres ministères qui ont pour fonction plus précise de s'occuper de planification économique et de décentralisation industrielle. A l'époque, la mission technique était dirigée par le sous-ministre de la Voirie, M. Labrègue, qui était également accompagné de son assistant, M. Laperrière; de M. Henri Perron, directeur des services techniques et de la circulation; de M. Jean-Paul Matte, directeur du service des tracés et projets; de M. Raymond Désy, directeur du service des ponts et structures et de M. Jean-Paul Quinty, directeur de l'information.

Est-ce que le ministre pourrait nous faire un rapport — évidemment pas dans tous ses détails — mais un rapport assez général de cette mission technique, de ses activités et des recommandations que ses hauts fonctionnaires ont faites à leur retour au ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: M. le Président, des officiers du ministère de la Voirie m'informent, parce que je ne le savais pas, que chacun des fonctionnaires faisant partie du voyage a présenté un rapport au chef de la délégation qui, à ce moment-là, était le sous-ministre de la Voirie mais que le sous-ministre du temps n'aurait jamais fait de rapport global qui aurait renfermé, en chapitres, les rapports des fonctionnaires l'accompagnant. Partant de là, je ne peux en dire plus long au député de Drummond. Il y

a peut-être dans les dossiers du ministère... je demande au sous-ministre actuel de vérifier si M. Labrègue aurait fait un rapport officiel, mais dans la mesure où je suis concerné je n'ai jamais reçu de rapport officiel de M. Labrègue relativement au voyage en France.

M. PINARD: Je me souviens que chacun des hauts fonctionnaires qui ont fait partie de la délégation technique du ministère de la Voirie à Paris a fait son propre rapport, selon sa spécialité et selon sa sphère de compétence et aussi selon le cadre des rencontres et des négociations entreprises avec ses préopinants du ministère du Plan français et des services gouvernementaux. Mais au retour, un rapport de synthèse a été préparé par M. Laperrière, je crois, à l'intention du sous-ministre, rapport

qui devait reprendre sensiblement les principales recommandations contenues dans chacun des rapports des hauts fonctionnaires du ministère. Est-ce que le ministre a pris connaissance de ce rapport de M. Laperrière au sous-ministre? J'imagine facilement que ce rapport est dans les dossiers du ministère.

M. LAFONTAINE: M. le Président, si l'ingénieur en chef, qui m'informe présentement, n'a pas pris connaissance du rapport, si le sous-ministre adjoint n'a pas pris connaissance du rapport et si le voyage a eu lieu en 1965, comment voulez-vous que le ministre actuel en ait pris connaissance?

M. PINARD: M. le Président, le rapport de M. Jacques Charland, directeur adjoint du service technique de la circulation est daté du 10 mars; le rapport de M. Jean-Paul Matte est daté du 3 mai 1966.

M. LAFONTAINE: M. le Président, je viens de préciser au député de Drummond que chacune des personnes accompagnant le sous-ministre dans la tournée avait présenté un rapport au sous-ministre, mais qu'il n'avait pas eu de résumé d'un rapport fait par M. Labrègue ou M. Laperrière déposé au comité des hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie. Si les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie n'ont pas pris connaissance de la synthèse du rapport des différents fonctionnaires, comment voulez-vous que moi, qui ai été assermenté le 16 juin 1966, c'est-à-dire après cela, M. le Président, j'aie pu en prendre connaissance? Le député de Drummond est peut-être mieux placé que moi. Si le député de Drummond a une réponse, j'apprécierais grandement qu'il m'en fasse parvenir une copie.

M. PINARD: M. le Président, je suis quand même surpris des remarques faites par le titulaire actuel du ministère de la Voirie. Le rapport de synthèse préparé par M. Laperrière est daté du 25 février 1966 et je me souviens fort bien que c'est le sous-ministre du temps qui m'en avait remis une copie, parce que ce rapport avait été directement remis au sous-ministre de l'époque, M. Labrègue. Je vois mal que le ministre vienne affirmer aujourd'hui en cette Chambre que ces documents n'existent pas dans les dossiers du ministère, que personne dans la hiérarchie du ministère n'en a pris connaissance.

Peut-être que le ministre n'en a pas pris connaissance, parce qu'il n'en a pas eu le temps, mais je n'accepte pas son affirmation à l'effet

que les rapports ou que les documents n'existent pas.

M. LAFONTAINE: M. le Président, M. Quilty, chef du service d'information, vient de m'informer qu'il faisait partie du groupe. M. Quilty avait présenté son rapport, et il devait y avoir une réunion subséquente de tous les hauts officiers du ministère de la Voirie pour en préparer une synthèse, mais cette fameuse rencontre n'a jamais eu lieu. Alors, il n'y a pas eu de rencontre pour faire une synthèse des rapports. Le député de Drummond prétend avoir, dans ses dossiers, un rapport signé par M. Laperrière. Le rapport est adressé à qui?

M. PINARD: Au sous-ministre.

M. LAFONTAINE: Au sous-ministre, M. Labrègue. Alors, je demande au sous-ministre actuel d'appeler M. Labrègue pour qu'il nous fasse parvenir le rapport qui n'a jamais été soumis aux hauts officiers du ministère de la Voirie. Le député de Drummond dit; Je ne chicane pas le ministre de la Voirie, le député de Labelle, je trouve ça curieux que le ministre de la Voirie n'en ait pas de copie. Quand l'ingénieur en chef vient de m'informer, il y a trois minutes, que, lui non plus, il n'a pas vu le rapport dont le député de Drummond fait mention présentement. Alors, vous comprendrez que le ministre actuel n'a certainement pas eu connaissance d'un rapport, d'une visite qui se sont faits avant que lui-même soit assermenté à titre de ministre de la Voirie. Mais si le député de Drummond veut collaborer avec le gouvernement pour accélérer la procédure et la marche des travaux en Chambre, j'apprécierais grandement qu'il me fasse parvenir une copie de ce rapport, qui n'a jamais été porté à la connaissance de la plupart des hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie, à l'exception peut-être, de M. Labrègue, si le rapport lui était adressé.

M. PINARD: Vous comprendrez que ce n'est pas ma responsabilité de documenter le ministre actuel de la Voirie. Il n'a qu'à demander aux hauts fonctionnaires qui l'entourent, de lui fournir les documents dont il a besoin.

M. LE PRÉSIDENT; A l'ordre!

M. PINARD: Et je ne suis pas responsable non plus des changements qui sont survenus au niveau hiérarchique du ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Le rapport...

M. PINARD: Le ministre de l'époque s'il voulait faire des modifications...

M. LAFONTAINE: ... le rapport que le ministre a, serait-ce le rapport...

M. PINARD: ... s'il voulait changer de sous-ministre — ce pourquoi je ne le chicane pas — ça le regarde. Le sous-ministre a certainement laissé des documents au ministère de la Voirie...

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas un ministre qui change un sous-ministre, c'est le lieutenant-gouverneur en conseil.

M. PINARD: ... au ministère de la Voirie.

M. ALLARD: Vous l'aviez apporté avec vous, ça!

M. LAFONTAINE: ... c'est le lieutenant-gouverneur en conseil qui change un sous-ministre et non pas le ministre.

UNE VOIX: C'est très subtil.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le rapport dont fait mention le député de Drummond était un rapport qui venait du dossier du ministre de la Voirie?

M. PINARD: Non.

M. LAFONTAINE: Le rapport adressé, à M. Labrègue?

M. PINARD: Moi, j'ai des photocopies de rapports...

M. LAFONTAINE: Bon.

M. PINARD: ... qui ont été soumis à l'autorité responsable à l'époque, au sous-ministre...

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond pourrait me dire où il l'a pris, ce rapport?

M. PINARD: Ces rapports m'ont été donnés par les officiers du ministère avant que je parte.

M. LAFONTAINE: Avant que vous partiez. Alors, je dois dire...

UNE VOIX: De la Voirie?

M. PINARD: Le rapport de M. Laperrière est daté du 1er février.

M. LAFONTAINE: ... et préciser que le député de Drummond vient d'admettre en Chambre qu'il est parti avec une partie des dossiers appartenant au ministre de la Voirie. Aujourd'hui, il arrive en Chambre, tente de faire une querelle et prétend que le ministre n'en a pas pris connaissance, quand lui-même est parti avec le rapport.

M. PINARD: M. le Président, vous aurez remarqué la gravité de l'accusation qui vient d'être portée par le ministre de la Voirie, qui accuse l'ancien titulaire d'être parti avec les dossiers appartenant au ministère de la Voirie. Je proteste énergiquement contre cette affirmation mensongère du ministre et je lui demanderais de bien vérifier auprès de M. Simard, le registraire du ministère de la Voirie qui est encore en fonction, pour savoir si M. Simard, à mon départ, ne m'a pas signé un certificat attestant que je n'étais parti avec aucun document appartenant au ministère de la Voirie, et que les documents sont restés en place. Je demande au ministre de retirer son accusation, parce qu'elle est fausse et qu'elle est grave de conséquences aussi. Qu'il vérifie auprès du registraire, M. Léonce Simard, et qu'il se fasse montrer le certificat attestant que l'ancien titulaire du ministère de la Voirie n'est pas parti avec les documents appartenant au ministère. Les documents que je possède sont les miens...

M. ALLARD: Ou des photocopies du ministère de la Voirie?

M. PINARD: ... et j'ai le droit d'en avoir. Je me suis fait faire des doubles des documents...

UNE VOIX: Ah!

M. PINARD: ... que j'avais à l'époque la responsabilité d'avoir. Je les ai conservés et je n'ai pas à m'excuser auprès du ministre si je le questionne à l'aide de ces documents. C'est à lui de rechercher les documents sur lesquels je lui pose des questions: c'est à lui de s'informer auprès des hauts fonctionnaires qui l'entourent. Ces documents-là ne sont pas disparus. Les fonctionnaires qui, à l'époque, ont préparés ces documents, sont pour la plupart en fonction: d'autres ne sont pas tellement loin. L'ancien sous-ministre n'est pas tellement loin du ministère de la Voirie; il est conseiller technique auprès du conseil exécutif. Qu'on demande à M. Labrègue si c'est vrai ou si ce n'est pas vrai que M. Laperrière lui a fait rapport de cette mission technique en France et si ce n'est pas vrai que chacun des membres

de cette mission technique a fait son propre rapport, lesquels ont fait l'objet de la synthèse préparée par M. Laperrière et qui devait servir de document de travail au ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: M. le Président, pour répondre au député de Drummond, disons que nous allons faire une synthèse du débat qu'il vient d'ouvrir sur un document pour lui préciser que certains hauts fonctionnaires, faisant partie de la délégation québécoise à Paris — et ce sont les mêmes fonctionnaires qui étaient en place lorsque le député de Drummond était ministre — me précisent, premier point, qu'il n'y a jamais eu de rencontre subséquente pour composer un résumé des différents rapports. Le député de Drummond me dit: Il y a eu un rapport. Présenté à qui? A M. Labrègue qui était sous-ministre dans le temps. Le rapport signé par M. Laperrière — qui était conseiller technique du sous-ministre — et non pas assistant du sous-ministre, comme le député de Drummond l'a mentionné à plusieurs reprises au cours de l'après-midi.

M. PINARD: Ne nous chicanons pas sur les termes!

M. LAFONTAINE: Non, on ne se chicanera pas sur les termes...

M. P I N A R D : Il était assistant du sous-ministre.

M. LAFONTAINE: ..., mais il y a tout de même une différence au point de vue du titre,

M. PINARD: D'accord.

M. LAFONTAINE: Le conseiller du sous-ministre a fait une synthèse, un résumé, des différents rapports, mais il l'a fait seul, parce que les fonctionnaires qui ont fait partie de la délégation à Paris n'ont jamais été consultés sur la teneur du rapport présenté au sous-ministre. Non seulement ils n'ont pas été consultés quant à la teneur, mais ils n'en ont jamais pris connaissance, et le député de Drummond dit au ministre de la Voirie: Bien c'est curieux, vous n'avez pas de rapport. Je lui demande, au député de Drummond: Est-ce qu'il y en a un rapport? Le député de Drummond me dit: Oui, j'ai un rapport. Signé par qui? Signé par M. Laperrière, adressé à M. Labrègue. Où le député de Drummond l'a-t-il pris? Il dit: Au ministère de la Voirie. Je lui dis au député de Drummond que, dans les papiers, dans les dossiers relevant directement du ministre de la Voirie, il

n'y a pas de rapport signé par M. Laperrière adressé à M. Labrègue. C'est là que je suis en droit de dire au député de Drummond, que, s'il veut m'aider à accélérer les travaux de la Chambre, s'il veut collaborer avec le gouvernement pour être objectif, j'apprécierais grandement recevoir une copie du rapport qu'il a, lui, et que moi je n'ai pas à titre de ministre.

Je regrette d'avoir dit au député de Drummond qu'il est parti avec les documents du ministère. Vu que le député de Drummond m'informe que je pourrais l'avoir de M. Labrègue, je consulterai M. Labrègue, et je tenterai d'obtenir une copie de ce fameux rapport. Mais vous admettez en même temps qu'il serait illogique présentement de demander au ministre de la Voirie de commenter un rapport qu'il n'a même pas vu et dont les hauts fonctionnaires du ministère n'ont pas pris connaissance.

M. PINARD: M. le Président, cette partie de l'affirmation du ministre à l'effet qu'il n'a pas pu prendre connaissance de ce document parce qu'il ne lui a jamais été remis est peut-être la conséquence de son refus, pendant cinq mois, de recevoir M. Laperrière à son bureau malgré ses nombreuses demandes d'entrevue, ce qui s'est terminé par le départ de M. Laperrière. M. Laperrière, à mon avis, était un personnage important au ministère de la Voirie, et sur le plan de la compétence et sur le plan du travail qu'il avait à accomplir, et cela ne minimise en rien la compétence et l'importance du travail qui était exécuté par les autres hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie, mais ça explique précisément pourquoi il y a eu une brisure dans l'administration du ministère de la Voirie pendant cinq mois. C'est qu'après l'arrivée du nouveau titulaire de la voirie, il n'a eu des consultations qu'avec les personnes de son choix et il a laissé de côté des personnes à qui on avait confié, à l'époque, des responsabilités considérables, qui ont demandé des entrevues, qui ne les ont pas eues. Lorsque finalement ces entrevues ont eu lieu, le climat n'était pas tellement favorable pour permettre à celui qui demandait l'entrevue d'avoir, dans un seul jet, le temps de mettre sur la table du ministre une série de rapports d'études qui avaient été confiées par l'ancien titulaire. A ce moment-là, le climat n'était plus bon, il était temps de partir. C'est peut-être ça l'explication que le ministre devrait nous donner aujourd'hui plutôt que de nous donner celle qu'il nous a donnée.

M. LAFONTAINE: Non, M. le Président, si le député de Drummond me le permet, après ces brèves remarques, je promets, à l'avenir, de

soumettre mon agenda au député de Drummond avant de consulter ou être conseillé par ces gens de mon choix.,

M. LACROIX: M. le Président...

M. ALLARD: Il était très facile pour n'importe quel fonctionnaire de rencontrer le ministre et de lui remettre un rapport. Il n'avait pas besoin d'une entrevue de deux heures pour remettre un rapport. J'aimerais savoir dans quelles conditions le député de Drummond a eu le rapport. Est-ce qu'il l'a reçu à son bureau pendant une demi-heure ou s'il l'a tout simplement trouvé sur son bureau une journée ou l'autre?

M. PINARD: M. le Président, la réponse est bien facile. C'est qu'ayant pris les arrangements avec le ministère de l'Éducation dans le cadre des échanges techniques prévus entre le gouvernement français et le gouvernement du Québec, je me suis intéressé personnellement à mettre sur pied cette mission technique et à envoyer de bons représentants du ministère de la Voirie à Paris rencontrer ceux qui avaient la responsabilité de la conception et de la mise à exécution du cinquième plan français. Comme je me suis intéressé à mettre cette mission technique sur pied au Québec, je me suis intéressé au travail qu'elle a fait là-bas et je me suis intéressé aussi à savoir si des rapports seraient préparés par les membres de cette mission technique, rapports qui ont été effectivement préparés par chacun d'eux et remis au sous-ministre. Ce sont ces documents-là que j'ai en ma possession.

Je n'ai pas à en rougir, je les ai eus de la façon normale et j'étais le titulaire du ministère à l'époque. Je les ai demandés, ces rapports, on me les a donnés. Qu'on me dise aujourd'hui qu'ils n'existent pas, ça me surprend, qu'on me dise que c'est M. Laperrière qui n'a pas remis le rapport au nouveau titulaire de la Voirie, c'est faux...

M. LAFONTAINE: M. le Président, je n'aime pas la façon avec laquelle le député de Drummond présente et aborde la question...

M. PINARD: ... parce qu'il n'a pas pu obtenir d'entrevue pendant cinq mois, c'est la raison pour laquelle il est parti du ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: ... quand je dis que M. Quinty n'a jamais été consulté pour écrire le rapport, M. Quinty est ici en Chambre, il n'a

pas le droit de parole, mais c'était tout de même le chef du département de l'information lorsque le député de Drummond était ministre de la Voirie. Quand l'ingénieur en chef qui est en arrière ici, qui était en arrière il y a quelques minutes, M. le Président, me dit qu'il n'a jamais été consulté, qu'il n'a jamais vu le rapport, ce sont tout de même des gens qui vivent dans l'ambiance du ministère de la Voirie, ce ne sont pas des incarnés du ministère de la Voirie, ce sont des gens en place. Ils n'ont jamais vu le rapport de M. Laperrière, ils n'ont jamais été consultés...

M. PINARD: Est-ce que le ministre...

M. LAFONTAINE: ... quant à la teneur du rapport de M. Laperrière. Alors je comprends mal le député de Drummond de toujours revenir sur la même question et de laisser porter un odieux sur le ministre actuel. Si les officiers du ministère de la Voirie n'ont pas été consultés quant à la teneur du rapport, si les officiers du ministère de la Voirie n'ont pas lu le rapport, comment voulez-vous que le ministre actuel qui a été assermenté le 16 juin l'ait lui, lui, le rapport? Tant mieux si le député de Drummond en a une copie entre les mains. Je tiens à lui dire que le ministre actuel de la Voirie n'en a pas entre les mains et n'en a pas dans ses documents non plus. C'est ma mise au point, et je pense bien que le député de Drummond va comprendre à ce moment-là. Il n'est pas question de faire le procès de M. Laperrière, il n'est pas question de faire le procès de M. Labrègue. Je me suis abstenu jusqu'à ce moment-ci, M. le Président, d'être désagréable contre quelqu'employé que ce soit du ministère de la Voirie actuel ou passé. Je pense bien que le député de Drummond va comprendre. Ce n'est pas une question de personnalité.

Le député de Drummond part sur un prétendu rapport passant par Paris, par Québec et par Montréal, il est en train de blâmer le ministre de la Voirie de ne pas avoir reçu M. Laperrière. Mais, le député de Drummond a déjà été ministre de la Voirie. Si le ministre de la Voirie acceptait de recevoir tous les gens qui demandent une entrevue, il n'aurait pas assez de 24 heures par jour, de sept jours par semaine puis de 52 semaines par année, surtout dans une période où le nouveau gouvernement a été assermenté. C'est-à-dire lorsque j'ai été assermenté à titre de ministre de la Voirie, évidemment j'ai hérité du passé, j'ai hérité d'une grève de professionnels, tous les travaux étaient bloqués à la grandeur de la province et nous avons l'urgence de l'Expo. Il fallait à ce

moment-là bâtir ou finir de bâtir les réseaux routiers entourant la ville de Montréal...

M. PINARD: Cela a été bien commencé.

M. LAFONTAINE: ... pour que ce soit prêt à temps pour l'Expo, et je pense bien que tous les efforts du gouvernement et du ministre de la Voirie, en tant que je suis concerné, ont porté sur ce point particulier. Alors je comprends mal la chicane du député de Drummond autour du nom de M. Laperrière et je dis au député de Drummond: s'il a une copie du rapport de M. Laperrière, j'apprécierais l'avoir. Est-ce que le député de Drummond peut rendre ce service au ministre de la Voirie?

M. PINARD: M. le Président, ce serait beaucoup plus simple pour le ministre de demander à chacun des membres...

M. LAFONTAINE: Je parle du condensé, M. le Président, le condensé.

M. PINARD: ... de cette mission technique, de leur demander si chacun a produit un rapport au sous-ministre de l'époque, M. Labrègue. Alors ces documents-là existent...

M. LAFONTAINE: La synthèse du rapport, M. le Président.

M. PINARD: ... demandez à M. Labrègue, si M. Laperrière, son conseiller technique, ne lui a pas remis un rapport de synthèse de ces différents rapports préparés par les membres de la division technique. Je pense qu'il n'y a rien de mystérieux là-dedans.

M. LAFONTAINE: Je vais poser les gestes, mais ce serait tellement plus simple si le député de Drummond me faisait parvenir cet après-midi une copie du rapport qu'il possède.

M. PINARD: Ce sur quoi je ne suis pas d'accord avec le ministre, c'est quand il prétend qu'il n'a pas en main les documents ou qu'ils n'existent pas au ministère. Ce qui aurait comme signification...

M. LAFONTAINE: M. le Président, le député de Drummond, qui est avocat, connaît la valeur des mots...

M. PINARD: Ce qui pourrait signifier...

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas dit qu'il n'existait pas au ministère de la Voirie, j'ai dit

qu'il n'existait pas dans les dossiers du ministre de la Voirie et j'ai dit, de plus, M. le Président, qu'aucun des hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie n'a vu le rapport que le député de Drummond a sur son bureau. L'ingénieur en chef m'informait tout à l'heure qu'il n'a jamais vu ce rapport-là. M. Quinty, qui faisait partie de la délégation, m'a aussi affirmé qu'il n'a jamais vu la synthèse du rapport de tous les chefs de services ou de tous les fonctionnaires qui...

M. PINARD: M. le Président...

M. LAFONTAINE: ... ont accompagné M. Labrègue en France.

M. PINARD: Ce n'est pas le rapport de M. Quinty, parce qu'à l'époque...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond qui est avocat connaît la valeur des mots, M. le Président.

M. PINARD: Le rapport de M. Quinty n'était pas préparé au moment de mon départ du ministère, alors, je ne l'ai pas.

M. ALLARD: Si le rapport n'était pas préparé, vous avez le rapport synthétique de M. Laperrière. Sur quoi s'est-il basé pour préparer la synthèse?

M. PINARD: C'est le seul rapport...

M. ALLARD: Et qui l'a eu? Pas un député ici ne l'a vu.

M. PINARD: C'est le seul rapport qui manquait, et M. Laperrière dit dans son rapport qu'il lui manque un rapport, celui de M. Quinty.

M. ALLARD: M. Quinty a remis son rapport, comme chacun des membres.

M. PINARD: ... Il avait le rapport des autres membres...

M. ALLARD: M. Laperrière a, lui aussi, fait son rapport, mais le rapport de synthèse préparé par M. Laperrière, vous êtes le seul avec M. Labrègue à l'avoir vu. Il n'y a pas un des employés ici qui l'a vu. C'est là que je me demande comment il a pu faire un rapport de synthèse, lorsqu'il n'avait pas celui des autres.

M. PINARD: M. le Président, qu'on ne fasse pas de drame avec rien, il manque un rapport, celui de M. Quinty. M. Quinty...

M. LAFONTAINE: M. le Président, si le député de Drummond...

M. PINARD: ... qui a le sens des responsabilités, dira...

M. LAFONTAINE: ... ne veut pas faire de drame, qu'il m'envoie donc une copie du rapport, cela va simplifier les choses.

M. PINARD: De toute façon, je pense bien que c'est assez incroyable de penser pour un seul instant que l'ingénieur en chef, par exemple, que je connais bien, qui a le sens des responsabilités et une haute compétence, n'ait pas été au courant, au dire du ministre — c'est ce que j'ai compris de son affirmation — de cette mission technique des membres de son personnel en France.

M. LAFONTAINE: Non, non, M. le Président...

M. PINARD: Qu'il n'ait pas été au courant non plus des rencontres des membres de cette délégation...

M. LAFONTAINE: M. le Président, le député de Drummond...

M. PINARD: ... avec les membres...

M. LAFONTAINE: ... qui est avocat connaît la valeur des mots. Il n'a pas le droit de supposer qu'un haut fonctionnaire ne savait pas que certains membres de son personnel se rendaient en France.

M. PINARD: C'est vous qui l'avez dit.

M. LAFONTAINE: Non, ce n'est pas ça que j'ai dit, M. le Président. Ce que j'ai dit au député de Drummond, c'est que la synthèse des rapports, faite par M. Laperrière à M. Labrègue, l'ingénieur en chef n'en a pas pris connaissance, ne l'a jamais vue...

M. PINARD: Cela est possible.

M. LAFONTAINE: C'est que M. Quinty, le chef de l'information, n'en a pas pris connaissance, ne l'a jamais vue. Alors, pourquoi le député de Drummond prend-il un ton dramatique pour tenter de blâmer le ministre actuel de la Voirie? Je ne peux pas l'avoir vue, M. le Président, aucun des hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie ne l'a vue. Dans cette Chambre, M. le Président, il y a un homme qui

l'a vu, le rapport, c'est le député de Drummond, ancien ministre de la Voirie. Tirons nos conclusions, M. le Président.

M. PINARD: C'était mon affaire, c'était ma responsabilité d'en prendre connaissance aussi, M. le Président. Mais ce n'est pas une raison parce que M. Labrègue n'est plus titulaire du poste de sous-ministre à la Voirie, ce n'est pas une raison parce que M. Laperrière est parti après cinq mois de demandes d'entrevue qu'il n'a pas eue avec le nouveau titulaire de la Voirie...

M. LAFONTAINE: Mais ce n'est pas...

M. PINARD: ... ce n'est pas une raison pour prétendre que les rapports n'existent pas et que ces documents-là n'ont pas été préparés, tel que je viens de l'expliquer...

M. LAFONTAINE: Ils existent les rapports, M. le Président, ils sont dans les dossiers du député de Drummond.

M. ALLARD: Pour vérifier, on va demander le rapport.

M. PINARD: Je dis cependant que la raison probable...

M. ALLARD: On va tirer l'affaire au clair...

M. PINARD: ... du fait que le ministre ne connaît pas l'existence du rapport qui était convenu...

M. ALLARD: M. le Président, on va faire venir le dossier au complet, on va vérifier pour voir s'il y a une copie du rapport de M. Labrègue.

M. PINARD: ... c'est qu'il n'y a pas eu de rencontre entre le sous-ministre de l'époque, M. Labrègue et M. Laperrière pour les raisons que j'ai énumérées tantôt. C'est tout, je ne chicane pas le ministre. Je le mets au courant de l'existence de ces rapports; qu'il en prenne connaissance maintenant et il nous dira un peu plus tard...

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond ne chicane pas, il parle longtemps, M. le Président.

M. PINARD: ... ce qu'il entend faire avec les recommandations qui y sont contenues, c'est tout.

M. LACROIX: M. le Président, ce qui me semble un peu extraordinaire, c'est qu'à la lumière des propos tenus par l'honorable ministre de la Voirie, il semble que depuis qu'il a accédé aux responsabilités du ministère de la Voirie, il y a eu très peu de communications entre lui et l'ancien sous-ministre de la Voirie qui a assumé ces responsabilités de 1960 à 1966.

M. LAFONTAINE: 1961, M. le Président.

M. LACROIX: De 1961 à 1966. Puisque l'ancien sous-ministre est aujourd'hui conseiller technique auprès du cabinet du conseil exécutif, il me semble que le ministre aurait avantage à demander à son sous-ministre s'il n'y aurait pas des rapports au ministère concernant certains travaux et certaines études qui ont été poursuivis et dont le ministre n'aurait pas pris connaissance jusqu'ici.

Il est certain, si M. Laperrière a donné un rapport au sous-ministre, que le rapport était là, mais le sous-ministre a été envoyé dans une autre direction. Si le ministre ne s'est pas informé auprès de l'ancien sous-ministre s'il y avait dans les dossiers du ministère des rapports concernant des études, à ce moment-là ces rapports moisiront sur les tablettes et il y aura une épaisse couche de poussière dessus avant qu'on les étudie. Les raisons pour lesquelles le ministère, l'honorable ministre a recommandé que son sous-ministre soit permuté au poste de conseiller technique auprès du Conseil exécutif ne devraient tout de même pas constituer une barrière étanche, une clôture empêchant les communications entre le ministre actuel et l'ancien sous-ministre et je pense que le ministre actuel devrait communiquer avec le conseiller technique et lui demander quels étaient les projets en marche lorsqu'il a quitté le ministère afin que le ministre puisse connaître ce qui se passe chez lui.

M. LAFONTAINE: M. le Président, je dois encore préciser que la nomination des sous-ministres relève du lieutenant-gouverneur en conseil...

M. LACROIX: Je suis certain que vous étiez complètement...

M. LAFONTAINE: ... et que le président du conseil, c'est le premier ministre.

M. LACROIX: Je suis convaincu que vous ignoriez complètement que votre sous-ministre était permuté une autre fois.

M. LAFONTAINE: Partant de là, je connais bien M. Labrègue, j'ai même le plaisir de le compter comme un confrère de profession parce qu'il est ingénieur comme moi. C'est un de mes amis, M. le Président, nous nous entendons très bien et je pense bien que M. Labrègue va peut-être être l'homme le plus malheureux d'apprendre...

M. LACROIX: Est-ce que vous avez demandé au premier ministre de vous libérer de vos amis?

M. LAFONTAINE: ... que du côté de l'Opposition on n'avait pas d'autre chose à dire sur le ministère de la Voirie que de tenter de ramener son nom, sa position, les rapports qu'il avait, les rapports qu'il n'avait pas, les contacts qu'il avait eus avec moi. Je connais M. Labrègue, c'est un gentilhomme, un de mes amis, puis il est certain que M. Labrègue...

M. LACROIX: C'est pourquoi vous avez demandé au premier ministre de vous libérer de vos amis.

M. LAFONTAINE: ... sera fâché des gestes que l'Opposition pose à son endroit aujourd'hui.

M. le Président, M. Labrègue a accédé à de plus hautes fonctions, il est devenu conseiller technique auprès du Conseil exécutif dont le chef et le président...

M. LACROIX: Il doit être surchargé de travail.

M. PINARD: Ils l'ont placé haut sur les tablettes.

M. LAFONTAINE: ... est le député de Bagot. Or, partant de là, ça relève du Conseil exécutif. Pour autant que je suis concerné, lors de la première rencontre que j'aurai avec M. Labrègue, je lui soulignerai les paroles que l'on a eues à son endroit aujourd'hui et je sais que ça ne lui fera pas plaisir parce que M. Labrègue et moi-même, nous nous entendons très, très bien.

M. PINARD: M. le Président, comme le ministre a dit tantôt qu'il n'était pas au courant des rapports faits par les fonctionnaires du ministère de la Voirie qui sont allés en mission technique en France, mais que par contre il a fait une conférence au club Renaissance de Montréal, le 20 mars 1967, pour annoncer la création future d'un ministère de l'Équipement, pourrait-il nous dire comment il a pu se faire rédiger un discours...

M. LAFONTAINE: M. le Président, je n'ai pas dit que je n'étais pas au courant du voyage. J'ai dit que je n'avais pas pris connaissance du rapport signé par M. Laperrière et envoyé à M. Labrègue. Cela fait au moins cinq fois que j'apporte cette précision et le député de Drummond récidive à chaque fois. On dirait qu'il n'est pas avocat, parce qu'un avocat, normalement, connaît la valeur des mots. Je lui demanderais au moins d'être loyal vis-à-vis de celui qui parle. Quand je dis que j'étais au courant du voyage, mais que je n'ai pas pris connaissance du rapport de M. Laperrière à M. Labrègue, c'est une autre chose.

M. PINARD: M. le Président, il est quand même important de souligner que le ministre, n'ayant pas pris connaissance de ce rapport et ne connaissant pas son contenu, se soit lancé quand même dans un discours au club Renaissance le 20 mars 1967 et ait annoncé la création future d'un ministère de l'Équipement avec force détails.

M. LAFONTAINE: M. le Président, si le député de Drummond avait lu le programme électoral de l'Union Nationale, il se serait rendu compte que dans un des articles de ce programme, il y avait la création d'un ministère de l'Équipement.

M. PINARD: Pour faire suite fort probablement à l'initiative prise par l'ancien gouvernement et par l'ancien titulaire du ministère de la Voirie...

M. LAFONTAINE: Les initiatives de l'ancien gouvernement, je vous les laisse.

M. PINARD: ... qui avait mis sur pied cette mission technique et qui a justement fait penser aux organisateurs de l'Union Nationale que c'était une bonne chose que de mettre ça dans un programme électoral.

M. LAFONTAINE: C'était une politique de bon patronage en même temps. Cela, c'était votre politique. Le député de Drummond qui n'était pas au courant de ça, c'est épouvantable, il pensait qu'il avait inventé la lune.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.  
Article 2, « Entretien de routes ».

M. PINARD: Un instant. Pas trop vite.

M. ALLARD: Articles 1 et 2 adoptés? « Frais de voyage », c'est le même montant, \$600,000.

M. PINARD: Un instant. A l'article 1, j'ai une question à poser. Est-ce que la mécanisation, les réformes à ce nouveau service sont complétées?

M. ALLARD: La mécanisation?

M. PINARD: Oui.

M. ALLARD: Cela relève, d'après ce qu'on me dit, du Conseil de la trésorerie.

M. PINARD: Oui, je comprends que maintenant que la responsabilité est passée au ministère des Finances c'est le Conseil de la trésorerie qui en a la responsabilité au point de vue de l'administration générale; mais, sur le plan des conséquences, je veux savoir si la mécanisation est un système qui est maintenant bien rodé et dont toutes les structures ont été complétées au ministère de la Voirie.

M. ALLARD: A partir du 1er avril, je crois que tout était complété pour l'organisation définitive. On va voir un peu les résultats avec l'application. Elles est censée être une méthode supérieure à ce qui existait avant. On le verra avec le temps suivant l'expérience. Cela devait être pour le 1er avril.

M. LE PRÉSIDENT: Adoptée. Article 2, « Frais de voyage ».

M. PINARD: Quelle est la justification de l'augmentation des frais de voyage?

M. ALLARD: Seulement à « Frais de voyage », concernant l'administration à l'article en question.

M. PINARD: C'est le même montant?

M. ALLARD: C'est exactement le même montant.

M. LE PRÉSIDENT: Article 2 adopté? Article 3, « Frais de bureau ».

M. PINARD: Avant d'adopter l'article général. « Administration », je veux savoir si ce serait le temps de poser une question sur le comité d'enquête du transport et des communications qui a été mis sur pied au cours de 1965 par le ministère de la Voirie et qui a pour objet, pour fonction, de faire l'inventaire des besoins routiers du Québec métropolitain qui comprend, je crois, 33 municipalités? Le ministère de la Voirie, alors que j'étais titulaire, a accor-

dé un contrat à une firme du nom de De Leuw, Cather, Vandry et associés par l'entremise de la commission d'aménagement avec une subvention spéciale payée ou payable par le ministère de la Voirie, et ce bureau d'ingénieurs conseil avait pour mission spécifique de faire l'inventaire des besoins routiers de la région métropolitaine de Québec, de faire des enquêtes de provenance et de destination, de faire des enquêtes sur la rue auprès des piétons, auprès des automobilistes, et avait aussi pour mission de rencontrer les autorités municipales en place pour connaître leur plan d'urbanisme, leur plan directeur de réseau routier municipal et inter-municipal. Est-ce que ce comité fonctionne bien? Est-ce que les enquêtes vont bon train?

M. ALLARD: Oh! Il n'a pas été tellement vigoureux. Evidemment, il y avait un président qui était un peu fatigué. Actuellement, les enquêtes sont complétées.

M. PINARD: Je ne parle pas du président de la commission d'aménagement, je parle du bureau d'ingénieurs conseil de Leuw, Cather, Vandry et Associés.

M. ALLARD: Le rapport définitif n'est pas terminé, mais les enquêtes elles-mêmes sont terminées. Il y a eu des rapports fragmentaires, mais le rapport définitif n'est pas encore produit.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. PINARD: Est-ce que ce bureau d'ingénieurs conseil, dans son mandat, a pour objectif d'étudier le problème de la traversée Québec-Lévis?

M. ALLARD: Cela comprend toute la circulation métropolitaine et également ce problème est inscrit dans cette étude. Toute la circulation métropolitaine de la région de Québec. Cela comprend, je crois, l'étude dans 32 municipalités.

M. PINARD: Est-ce qu'un rapport préliminaire a été soumis par le bureau d'ingénieurs conseil aux autorités du ministère de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Oui, il y a un rapport, mais très préliminaire.

M. PINARD: Est-ce que des recommandations plus ou moins précises sur la traversée sans...

M. LAFONTAINE: C'est plutôt sur la statistique.

M. PINARD: Statistique de quoi?

M. LAFONTAINE: Démographique. Circulation économique, tout simplement au point de vue statistique.

M. ALLARD: C'est la partie uniquement d'information concernant la circulation, l'économie et ce sont les statistiques nécessaires pour arriver à la présentation d'un rapport. C'est de dégager les lignes nécessaires.

M. LAFONTAINE: Maintenant, l'étude continue mais le député de Drummond doit comprendre que cette étude est faite, disons que la partie technique, c'est peut-être le ministère de la Voirie qui en a la responsabilité. Elle est faite par la Commission d'aménagement du Québec et ne dépend nullement du ministère de la Voirie, mais du Conseil des ministres, du lieutenant-gouverneur en conseil.

M. PINARD: Oui, mais si ma mémoire est fidèle, je pense que les travaux entrepris par cette firme d'ingénieurs restent quand même sujets à la surveillance ou à l'appréciation...

M. LAFONTAINE: Oui, disons que le ministère de la Voirie agit comme coordonnateur des travaux.

M. PINARD: L'ingénieur du ministère de la Voirie. Surtout les services techniques de la circulation qui doivent faire en quelque sorte l'inventaire des données recueillies sur place par ce bureau et qui doivent faire l'extrapolation, si le terme est exact...

M. LAFONTAINE: Disons que, présentement, les officiers du ministère sont en possession des rapports de statistiques, sur la sociologie, le logement. Ce sont plutôt des rapports d'ordre général. Il n'y a aucune recommandation donnée à l'heure actuelle.

M. PINARD: A quel moment le rapport final de ce bureau d'ingénieurs conseil doit-il être soumis?

M. LAFONTAINE: Pas avant un an. C'est un contrat qui a été passé dans le temps que le député de Drummond était ministre de la Voirie.

M. PINARD: Est-ce que l'ingénieur en circulation de la ville de Québec M.Laliberté, participe activement à ces études?

M. LAFONTAINE: Il a été consulté.

M. PINARD: Il a été consulté. Est-ce que, dans le rapport préliminaire, des recommandations ont été mises de l'avant par le service de la voirie de la ville de Québec en ce qui concerne ses propres besoins au point de vue moyens de communication?

M. LAFONTAINE: Je l'ai dit au député de Drummond: il est consulté, Il fait partie des colloques que les officiers du ministère ont de temps à autre sur le sujet avec les ingénieurs conseil .

M. PINARD: Est-ce que le bureau d'ingénieurs conseil a réussi à obtenir tous les plans directeurs des municipalités concernées par cette étude?

M. LAFONTAINE: Je m'informerai auprès des ingénieurs conseil et j'en dirai un mot au député de Drummond.

M. PINARD: Je pense bien qu'il est illusoire de penser être capable de mettre sur pied un plan directeur métropolitain si le ministère n'est pas informé au départ que tous les plans directeurs... déjà conçus ou déjà mis en place par les municipalités...

M. LAFONTAINE: M. le Président, lorsqu'on connaît l'esprit de collaboration et de coopération qui animent les différentes administrations municipales de la région métropolitaine de Québec, il n'y a aucun doute possible dans mon esprit que les ingénieurs conseil, s'ils ont demandé ces plans, ont dû les recevoir avec beaucoup de célérité. Ils sont intéressés et ensuite, ce sont des gens qui collaborent très bien.

M. PINARD: Tout dépend de leur localisation et de leur pôle d'attraction.

M. LAFONTAINE : Non, non. Réellement, on a un travail de collaboration qui se fait et je dois en rendre hommage à tous les intéressés; comme je le disais tout à l'heure au député de Drummond, l'ingénieur de la ville de Québec participe au colloque et je pense bien que les ingénieurs conseil n'ont pas dû avoir beaucoup de difficulté à obtenir les plans désirés pour leur permettre de compléter leur travail.

M. LE PRÉSIDENT: Paragraphe 3, adopté? Adopté. Paragraphe 4, adopté? Adopté. Paragraphe 5, adopté? Adopté. Paragraphe 6, adopté?

M. PINARD: M. le Président, le service d'outillage, à quel article pourrait-on en discuter? Est-ce que c'est au poste budgétaire 2, article 2?

M. LAFONTAINE: Poste budgétaire 2, article 4.

M. LE PRÉSIDENT: Article 1, adopté. Article 2, paragraphe 1.

M. CHOQUETTE: M. le Président, article 1, adopté?

M. LE PRÉSIDENT: Article 1, adopté.

M. CHOQUETTE: Je suis informé que, dans seize divisions du ministère de la Voirie sur les 44 qui existent dans la province de Québec, l'on a, depuis le mois de juin 1966, nommé à côté des contremaîtres de comté, dans chacune des divisions du ministère de la Voirie, un nouveau cantonnier ou contremaître parallèle chargé de faire le travail de celui qui est en place. Ces contremaîtres parallèles auraient été nommés par le ministère de la Voirie sans la recommandation de la Commission de la fonction publique, et ceci contrairement à la Loi de la fonction publique, article 11, alinéa 1, et article 34, qui prescrivent que toute nomination d'un membre de la fonction publique doit se faire après la préparation d'une liste d'éligibilité par cette commission.

La Commission de la fonction publique n'aurait donc pas été consultée suivant la loi. Le ministre pourrait-il confirmer si ceci est exact et si demande avait été faite par le ministère de la Voirie à la Commission de la fonction publique pour qu'elle prépare des listes d'éligibilité, tiennent les concours nécessaires, et recommande des candidats à ces postes? Le ministre pourrait-il nous dire également les noms et les divisions où de tels contremaîtres généraux ou cantonniers ont été nommés dans les conditions précitées? Le ministre pourrait-il nous dire quelles sont les attributions de ces contremaîtres généraux? Ont-ils le pouvoir d'engager des ouvriers saisonniers ou temporaires ou occasionnels? Ont-ils des pouvoirs disciplinaires sur les employés du ministère de la Voirie dans leurs divisions? Pourrait-il nous dire également si les contremaîtres généraux...

M. LAFONTAINE: M. le Président, si le député d'Outremont, au lieu de lire un communiqué fait d'avance, procédait question par question ce serait plus simple pour le ministre de la Voirie d'y répondre.

M. CHOQUETTE: Mais je vais terminer puis je reprendrai mes questions, pour vous donner une idée générale où je vais. Pourrait-il nous dire également...

M. LAFONTAINE: Pourquoi continuer à lire, M. le Président...

M. CHOQUETTE: ... si les contremaîtres généraux précédents ont été maintenus en place et s'il est exact qu'il y a maintenant deux contremaîtres généraux dans les seize divisions dont il s'agit? Finalement, pourrait-il nous dire quels sont les salaires de ces contremaîtres généraux parallèles et quel est le total de leurs salaires ensemble?

M. LAFONTAINE: Alors, je pense bien que, pour simplifier la question du député d'Outremont, il n'y a pas beaucoup de voirie dans son comté...

M. CHOQUETTE: Non, mais ça m'intéresse ailleurs, parce que je me promène en automobile.

M. LAFONTAINE: Mais je pense bien qu'il a lu ça, il ne connaît pas le problème des cantonniers, des cantonniers-chefs, des contremaîtres de divisions. Je ne pense pas que le député... Mais toutefois, je pense bien que c'est son droit de député qu'il exerce librement...

M. CHOQUETTE: Oui, c'est certainement ça.

M. LAFONTAINE: ... en lisant un texte préparé. Pour répondre globalement au député d'Outremont, je lui dirai que, relativement à la nomination de contremaîtres généraux, de contremaîtres ordinaires, de chefs cantonniers ou de cantonniers ordinaires, dans l'ensemble de la province, il y a 99.2% de tous ces gens, contremaîtres généraux, cantonniers, cantonniers-chefs, contremaîtres ordinaires, 99.2% qui ont été nommés avant le 5 juin 1966...

M. CHOQUETTE: Ce n'est pas la question...

M. LAFONTAINE: ... qu'il y en a 0.8% nommés depuis le 5 juin 1966.

M. CHOQUETTE: Le ministre répond à côté de la question.

M. LAFONTAINE: Cela c'est une réponse... très bien répondue...

M. GRENIER: C'est drôle hein? Très bien répondu.

M. LAFONTAINE: C'est pour répondre globalement à la question globale soulevée par le député d'Outremont.

M. CHOQUETTE: Je n'ai pas soulevé de question globale, j'ai parlé...

M. GRENIER: ... ce point-là...

M. CHOQUETTE: Est-ce que je pourrais parler sans être interrompu? J'ai soulevé la question de seize contremaîtres généraux nommés dans les 44 divisions du ministère de la Voirie. Je parle de ces seize-là.

M. GRENIER: Qui rentrent dans le 0.8%.

M. LAFONTAINE: Présentement, dans la province, il y a 147 contremaîtres généraux. On a fait mention à un moment donné, que c'était le ministre actuel qui avait institué le doublage, le parallélisme dans le fonctionnarisme de la province de Québec, ce qui est faux.

Présentement dans la province, sur 147 contremaîtres généraux, il y en a 103 nommés avant le 5 juin 1966; sur 216 contremaîtres ordinaires, il y en a 209 nommés avant 1966; sur 52 cantonniers chefs, 50 ont été nommés avant le 5 juin 1966.

M. GRENIER: Ah bien, c'est drôle, ça!

M. LAFONTAINE: Sur les 119 cantonniers ordinaires de la province, 118 ont été nommés avant le 5 juin 1966.

M. GRENIER: Voyons donc! Ils n'ont pas fait ça, les purs!

M. LAFONTAINE: M. le Président, sur les 254 chefs d'équipe...

M. GRENIER: Ah non! Pas les rouges, ce ne sont pas des « patroneux »!

M. LAFONTAINE: ... de la province, 245 ont été nommés avant le 5 juin.

UNE VOIX: Des galanteries!

M. LAFONTAINE: Ce qui veut dire que 725 employés ont été nommés avant 1966 et qu'il y a 63 nouveaux cantonniers généraux, cantonniers

chefs, contremaîtres généraux, contremaîtres ordinaires depuis le 5 juin 1966, ce qui fait une proportion...

M. GRENIER: Qu'est-ce que c'est ça, cette affaire-là?

M. LAFONTAINE: ... de 99.2% des gens qui sont en place dans les divisions à titre de contremaîtres ou de cantonniers qui ont été nommés avant le 5 juin 1966 et seulement 0.8% qui l'ont été depuis le 5 juin 1966.

M. GRENIER: Les « patroneux »!

M. LAFONTAINE: Le député d'Outremont, dans sa question, qui est globale..., évidemment on a pris le député d'Outremont pour poser cette question.

M. CHOQUETTE: Personne ne m'a pris.

M. LAFONTAINE: Sa question est globale mais je sais vers quoi elle tend; elle tend à faire passer le gouvernement actuel pour un gouvernement de « patroneux » mais je vous demande lesquels sont patroneux...

M. GRENIER: C'est faux!

M. LAFONTAINE: ... quand 99.2% ont été nommés avant le 5 juin 1966.

M. CHOQUETTE: M. le Président, j'ai posé une question spécifique au ministre et il répond à côté de la question.

M. LAFONTAINE: J'ai répondu globalement.

M. CHOQUETTE: Vous ne répondez pas globalement du tout. Vous répondez à côté de la question. Voici ce que je voudrais savoir. Dans le cas des nominations des contremaîtres généraux et des fonctionnaires que vous avez mentionnés et qui ont été nommés depuis le 5 juin 1966, je veux savoir, premièrement, si ces gens-là ont été nommés d'après des listes d'éligibilité dressées par la Commission de la fonction publique.

M. ALLARD: Pas plus que l'autre!

M. CHOQUETTE: Je ne demande pas « pas plus que l'autre », je demande si ces gens-là...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. CHOQUETTE: Répondez de votre administration!

M. LAFONTAINE: M. le Président, le ministre de la Voirie a procédé dans la nomination de ces gens de la même façon que l'ancien gouvernement libéral. Exactement, il n'y a rien eu de changé. Et si le député d'Outremont n'est pas au courant de la loi de la fonction publique...

M. CHOQUETTE: Certainement que je suis au courant.

M. LAFONTAINE: ... je l'inviterais à lire l'article 33 qui dit que les sous-chefs et les fonctionnaires permanents sont nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil et que les fonctionnaires temporaires ou occasionnels ainsi que les ouvriers sont nommés par un écrit du ministre dont ils relèvent. C'est de cette façon que les contremaîtres généraux ont été nommés. C'est de la même façon que l'ancien ministre les nommait et j'aurais peut-être dû donner un petit conseil au député d'Outremont: de consulter l'ancien ministre de la Voirie. Il aurait peut-être été dégagé de l'obligation de poser une telle question en Chambre.

M. CHOQUETTE: Ne prenez donc pas cette espèce de faux air paternel à mon égard; ça ne vous convient pas et ça ne me convient pas parce que, quand je regarde votre âge, je ne pense pas que ça convienne beaucoup dans les circonstances. Mais c'est vrai que quand on est à court d'argument, c'est peut-être une technique à employer...

M. LAFONTAINE: Non, non, mais pour un avocat, connaître l'article 33 de la loi de la Fonction publique, ce serait peut-être utile.

M. CHOQUETTE: Mais vous, connaissez-vous l'article 34? Je vais vous le lire pour vous rafraîchir la mémoire: « Aucun fonctionnaire ou ouvrier n'est nommé ou promu à moins que, d'après une liste d'éligibilité fournie par la commission, il ne soit éligible à la fonction à laquelle il est nommé ou promu ». C'est clair ça: ça veut dire qu'aucun fonctionnaire ou ouvrier ne peut être nommé sans qu'il y ait eu une liste d'éligibilité dressée par la Commission de la fonction publique.

M. LAFONTAINE: Alors, M. le Président...

M. CHOQUETTE: Laissez-moi finir, je n'ai pas fini. M. le Président, j'ai la parole et je demande de continuer.

M. LAFONTAINE: ... que le député lise donc...

M. CHOQUETTE: J'ai la parole et je demande à continuer, M. le Président.

M. LAFONTAINE: M. le Président, simplement pour demander au député de lire l'article 35 aussi, et non seulement l'article 34, l'article 35, M. le Président.

M. CHOQUETTE: Est-ce que j'ai la parole, M. le Président?

UNE VOIX: Ce n'est pas un bon jour.

M. LAFONTAINE: Lisez-le fort.

UNE VOIX: Lisez fort.

M., LAFONTAINE: L'article 35, M. le Président,

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. CHOQUETTE: M. le Président, l'article 35 n'a aucune application dans le cas actuel, puisque, lorsqu'on nomme des contremaîtres généraux ou des cantonniers, on nomme évidemment des employés qui ont un titre permanent et qui tombent sous la loi de la fonction publique» Ce ne sont pas des ouvriers saisonniers ou occasionnels.

Je dis donc que, dans le cas de toutes les nominations... Je ferai remarquer à la Chambre que moi j'avais le rapport quant à seize contremaîtres généraux, mais le ministre de la Voirie, dans sa grande amabilité, en a ajouté toute une série d'autres. Non seulement il a ajouté les contremaîtres généraux, les cantonniers et tous ces gens-là...

M. LAFONTAINE: M. le Président, je n'ai pas fini, j'en ai une liste ici.

M. CHOQUETTE: ...qui ont été nommés sans qu'on demande à la Commission de la fonction publique de faire une liste d'éligibilité. Alors, je prends donc la réponse du ministre comme étant oui. Est-ce que c'est bien le cas?

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. CHOQUETTE: Votre réponse, c'est que j'avais raison.

M. LAFONTAINE: ... j'ai voulu informer le député tout à l'heure qui m'a dit: J'aile droit de

parole, je suis en train de parler, je ne veux pas que le ministre m'interrompe. Est-ce que le député a fini son intervention?

M. CHOQUETTE: Oui, mais, là, vous avez le droit de m'interrompre, parce que je vous invite.

M. LAFONTAINE: M. le Président, si le député a fini son intervention, je vais lui répondre sur les articles.

M. CHOQUETTE: Non. Justement, là, je vous demande de m'interrompre pour confirmer si j'ai bien compris la pensée du ministre parce que je ne voudrais pas la déformer,,

M. LAFONTAINE: M. le Président, il est tellement difficile de faire comprendre un membre de l'Opposition...

M. CHOQUETTE: Non, ce n'est pas difficile.

M. LAFONTAINE: ... je n'ai pas l'ambition de tenter de le faire comprendre, pas du tout.

M. CHOQUETTE: Non, non, on est capable de comprendre, mais on est capable de comprendre que le gouvernement actuel est en train de violer la loi et entend le faire dans l'avenir.

M. GRENIER: Vous avez lu le Devoir de ce matin?

M. ALLARD: Vous l'avez tellement fait souvent.

UNE VOIX: il a lu le Devoir.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. CHOQUETTE: C'est ce que je comprends, M. le ministre?

M. LE VEILLE: C'est tout, ça?

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: M. le Président, j'ai attiré l'attention du député d'Outremont sur l'article 33 qui dit: « Les sous-chefs et les fonctionnaires permanents sont nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil; les fonctionnaires temporaires ou occasionnels ainsi que les ouvriers sont nommés par un écrit du chef du ministère dont ils relèvent. »

M. CHOQUETTE: Et l'article 34, qu'est-ce qu'il fait?

M. LAFONTAINE: Maintenant j'ai lu l'article 33. Le député d'Outremont a lu l'article 34. Alors, je vous dispense, M. le Président, de l'entendre, mais j'attirerai son attention sur l'article 35 au point de vue permanence qui dit: « Aucun fonctionnaire ouvrier n'est nommé à titre permanent qu'après une période d'au moins six mois d'emploi continu à titre temporaire dans la fonction publique. »

M. CHOQUETTE: Est-ce que le ministre prétend...

M. LAFONTAINE: Et je dois dire, si le député d'Outremont me le permet, que tous les contremaîtres généraux qui ont été engagés l'ont été à titre temporaire...

M. CHOQUETTE: Cela n'a pas de sens.

M. LAFONTAINE: ..., en vertu de l'article 33 et ils ne deviendront permanents, en vertu de l'article 35, qu'au bout de six mois. A ce moment-là, la Commission de la fonction publique interviendra, M. le Président. En attendant, c'est du ressort du ministre et le ministre prend ses responsabilités.

M. CHOQUETTE: Par conséquent, la position du ministre est que les contremaîtres généraux, les cantonniers, toute la liste des employés qu'il nous a mentionnés tout à l'heure n'ont été engagés qu'à titre temporaire. Mais je demanderai ceci: Est-ce qu'il y a un règlement de la Commission de la fonction publique à l'effet que ces emplois-là ne sont que des emplois temporaires? Ou est-ce que ces emplois-là ne se trouvent pas justement à la classification des ouvriers qui a été faite par la Commission de la fonction publique et alors ce ne sont pas des emplois temporaires?

M. LAFONTAINE: M. le Président, les gens que nous avons employés sont présentement à l'essai et s'il est prouvé qu'ils peuvent remplir leur travail à la satisfaction des officiers du ministère, à ce moment-là, il y aura une demande de transmise à la Commission de la fonction publique pour les rendre permanents.

M. CHOQUETTE: Mais est-ce qu'il y a un règlement de la Commission de la fonction publique qui vous permette de faire exception pour ces classes-là, de les engager temporairement comme ça?

M. ALLARD: La loi.

M. LAFONTAINE: Je ne vois pas pourquoi le ministre d'un ministère n'aurait pas le droit d'engager des fonctionnaires quand l'article 33 dit: « Les fonctionnaires temporaires ou occasionnels ainsi que les ouvriers sont nommés par un écrit du chef du ministère dont ils relèvent. » Le ministre de la Voirie respecte l'article 33 de la Loi de la fonction publique.

M. CHOQUETTE: Pas du tout.

M., GRENIER: Un autre...

M. LACROIX: M. le Président, vous avez mentionné tout à l'heure qu'il y avait 700 fonctionnaires...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. LACROIX: ... soit contremaîtres en chef, cantonniers, tout ça et qu'il y en avait environ soixante qui ont été engagés depuis le 16 juin dernier. Je voudrais premièrement corriger vos statistiques. Vous dites 99.2. Est-ce que de 63 jusqu'à 700, ce n'est pas plus proche de 10% que 0.8% ou huit dixièmes de 1%? Tout de même, on ne se chicanera pas là-dessus, mais je voudrais demander au ministre: Les contremaîtres généraux, les cantonniers-chefs, les cantonniers qui sont au service du ministère, les 700 que vous avez actuellement à votre emploi sont-ils compétents, oui ou non?

M. LAFONTAINE: M. le Président, je n'ai pas compris ce que le député veut. S'il veut recommencer sa question, je n'ai pas compris.

M. LACROIX: Les contremaîtres généraux, les cantonniers chefs, les autres cantonniers, le ministre a mentionné tout à l'heure un nombre approximatif, si ma mémoire est fidèle à peu près 700 qui sont à l'emploi du ministère, soit avant le 5 juin ou après le 5 juin, est-ce que ces employés-là sont compétents et s'acquittent-ils bien de leur fonction?

UNE VOIX: Pas tous.

M. LAFONTAINE: M. le Président, je ne répondrai pas en bloc et je ne me porterai pas garant de tous les employés qui travaillent dans les divisions au ministère de la Voirie, surtout ceux, M. le Président, qui continuent à l'heure actuelle de faire une campagne pour le parti libéral.

M. BINETTE: Nommez-les.

M. LAFONTAINE: Ils leur disent, M. le Président, même sur leur heure de travail: Ne lâchez pas, on va reprendre le pouvoir. Excepté qu'on a un peu de trouble au ministère de la Voirie...

UNE VOIX: Lesquels?

M. LAFONTAINE: Et là, je suis en train, M. le Président, de mettre de l'ordre là-dedans, et je vais y mettre de l'ordre.

M. LACROIX: Lesquels?

M. LAFONTAINE: Malgré l'obstination entêtée du parti libéral, M. le Président, le ministère de la Voirie va organiser un véritable ministère des ponts et chaussées, M. le Président, avec en vue de rendre service à la population et non pas un endroit où l'on garde et fait vivre les anciens patrons du parti libéral, comme il y en a trop à l'heure actuelle.

UNE VOIX: Incompétent.

M. GRENIER: Pour les incompetents, c'est le refuge.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. CHOQUETTE: Ne continuez pas, vous allez...

M. TREMBLAY (Bourassa): Faites attention à ce que vous allez faire dans vos comtés. On les connaît vos comtés, faites attention à votre refuge...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. SIMARD: Occupez vous de vos problèmes et on s'occupera des nôtres.

M. CHOQUETTE: Le ministre à qui ses subalternes passent la loi de la fonction publique pour qu'il débite des articles sans les connaître. Il connaît peut-être l'article 36 et l'article 37 de la loi de la fonction publique. Je vais les lire.

M. LAFONTAINE: M. le Président, je n'ai pas l'intention de laisser continuer le député d'Outremont qui tente de m'amener sur une analyse de fond de la loi de la fonction publique.

M. CHOQUETTE: Non.

M. LAFONTAINE: Tout ce que j'ai à lui dire...

M. CHOQUETTE: Je voudrais connaître...

M. LAFONTAINE: ... je l'ai dit et je tiens à lui redire que, comme critique officiel du parti libéral sur la question des cantonniers chefs, des contremaîtres généraux, on n'a pas mieux trouvé, M. le Président. Le député d'Outremont...

UNE VOIX: Le député d'Outremont.

M. CHOQUETTE: La seule chose que vous savez faire, ce sont des personnalités. Avouez que c'est une réponse plutôt insignifiante.

M. LAFONTAINE: Mais, je demanderais au député d'Outremont de parler à la troisième personne. Comme avocat, il devrait savoir, M. le Président...

M. CHOQUETTE: M. le Président, je trouve que le ministre se comporte d'une manière insignifiante. L'article 36...

M. LAFONTAINE: Je ne demanderai même pas, M. le Président, le retrait de ses paroles, parce que je sais de quelle place ces paroles peuvent avoir été pensées, M. le Président.

M. CHOQUETTE: Je voudrais simplement rappeler à la Chambre l'article 36 et l'article 37 de la loi de la fonction publique. Le règlement peut fixer des emplois ou classes d'emploi pour lesquels une période d'emploi continue à titre temporaire de plus de six mois est requise avant la permanence ou pour lesquelles une nomination immédiate à titre permanent est permise nonobstant l'article 35. Alors, je voudrais savoir du ministre s'il sait, si la commission de la fonction publique a adopté un règlement exemptant les emplois dont il nous parlait, de la permanence pendant six mois. Est-il au courant de ça?

M. LAFONTAINE: Alors, M. le Président, oui je vais informer le député d'Outremont qu'il ne semble pas vivre dans la province de Québec. Il ne paraît pas saisir les problèmes...

M. CHOQUETTE: Ah, je les saisis.

M. LAFONTAINE: ... je lui dirai, M. le Pré-

sident, que chaque employé doit être, s'il est employé à titre temporaire, doit être employé sur un écrit du chef du ministère qui est le ministre de la Voirie, M. le Président...

M. CHOQUETTE: Mais vous dites toujours la même chose.

M. LAFONTAINE: Devant ces faits, M. le Président, le ministère des Finances, l'auditeur de la province, le conseil de la trésorerie ont demandé la signature du ministre de la Voirie, de telle sorte que du moment qu'on engage quelqu'un dans la province de Québec, pour être légal, on mettait sa signature et c'est à ce moment-là, M. le Président, si le député s'en souvient que ma signature a disparu.

M. CHOQUETTE: Ah, je me rappelle qu'à un moment donné, on a volé votre signature.

M. LAFONTAINE: Le député doit s'en souvenir. J'ai fait des déclarations en Chambre à ce sujet-là, que je ne me portais pas garant, M. le Président, lorsque ma signature était disparue. Mais n'empêche, M. le Président, ce n'est qu'après moult interventions de la part des fonctionnaires du ministère des Finances que j'ai accepté de donner ma signature.

Je calcule que, si le ministre de la Voirie doit être obligé de signer 50,000, ou 60,000 engagements pour des employés temporaires, il y a quelque chose qui manque quelque part.

M. CHOQUETTE: Vous êtes à côté de la « track ».

M. LAFONTAINE: Avant le 5 juin, M. le Président, tous les employés qu'on engageait dans les divisions à la grandeur de la province n'était pas engagés sur la signature du ministre, malgré que la loi le forçait. Ce n'est qu'au commencement de février que le Conseil de la trésorerie ou le ministère des Finances a commencé à faire des pressions sur le ministre de la Voirie de telle sorte qu'il donne sa signature parce qu'on a dit: L'auditeur ne les paiera pas. Alors il est physiquement impossible pour un ministre de signer 40,000, 50,000, 60,000 engagements temporaires. Et c'est pour ça...

M. CHOQUETTE: Combien d'engagements temporaires?

M. LAFONTAINE: Cinquante mille, soixante mille, cela dépend...

M. CHOQUETTE: Je ne parle pas de ça, je parle...

UNE VOIX: Vous n'êtes pas plus au courant que ça.

M. ALLARD: Il y en a qui sont temporaires pendant six ans.

M. CHOQUETTE: On a parlé des contremaîtres-généraux et des cantonniers-chefs. Cela en fait combien?

M. LAFONTAINE: C'est du personnel temporaire, à ce moment-ci, M. le Président. Si c'est vrai que le Conseil de la trésorerie ou le ministère des Finances a besoin du tampon du ministre de la Voirie pour payer, c'est au ministre de la Voirie qu'on vient le demander. C'est la même chose pour les cantonniers-chefs, les contremaîtres-généraux, c'est du personnel temporaire présentement.

M. CHOQUETTE: Mais le ministre ne fait aucune distinction entre de simples ouvriers, des cantonniers-chefs et des contremaîtres-généraux, dans son esprit, d'après ce que je vois, puisqu'il identifie...

M. LAFONTAINE: C'est du personnel temporaire ou occasionnel.

M. CHOQUETTE: Bon, c'est justement, mais vous n'avez pas répondu à ma question. Est-ce que la Commission de la fonction publique a adopté un règlement exemptant le ministre de l'obligation d'engager à ces emplois-là, non pas d'une façon temporaire, mais d'une façon permanente? Est-ce qu'il y en a un règlement adopté par la Commission de la fonction publique, qui permet...

M. LAFONTAINE: On demandera à la Commission...

M. CHOQUETTE: ... au ministère de la Voirie d'engager des contremaîtres-généraux et des cantonniers-chefs qui soient sur une base purement temporaire.

M. LAFONTAINE: Tout ce que je peux dire au député d'Outremont, c'est que les employés du ministère de la Voirie connaissent plus le ministère de la Voirie que lui ou la Commission de la fonction publique.

M. CHOQUETTE: Ah, ah! Bien là vous som-

brez. Je demande une réponse précise. Quand le ministère de la Voirie engage des contre-maîtres-généralx ou des cantonniers, il devrait savoir s'il pouvait les engager sur une base temporaire ou s'il n'a pas le droit. Or je pense que, d'après les réponses du ministre, il ne le sait pas.

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. CHOQUETTE: Parce qu'il prétend qu'ils ont été engagés sur une base temporaire.

M. LAFONTAINE: ... j'en suis toujours à l'article 33, qui dit que les fonctionnaires temporaires ou occasionnels ainsi que les ouvriers sont nommés par un écrit du chef du ministère dont il relève.

M. CHOQUETTE: Mais lisez donc l'article 6.

M. LAFONTAINE: Tout le reste, si le député ne veut pas le comprendre, c'est de la foutaise, tout simplement. L'article 33 donne le pouvoir au ministre de la Voirie ou à ceux qu'il délèguera — son sous-ministre par exemple — d'engager des fonctionnaires temporaires ou occasionnels.

M. CHOQUETTE: Bien oui, tout le monde admet que c'est le lieutenant-gouverneur qui nomme les fonctionnaires et que c'est le chef du ministère de la Voirie... Un instant, un instant...

M. LAFONTAINE: Alors qu'est-ce que le député d'Outremont a à parler des règlements de la Fonction publique?

M. CHOQUETTE: Tout le monde admet que c'est le lieutenant-gouverneur en conseil qui nomme les fonctionnaires du gouvernement et que c'est le chef du ministère de la Voirie qui nomme les employés de son ministère qui ne sont pas des fonctionnaires. Mais il faut que ces nominations, suivant la Loi de la fonction publique, qu'elles ne soient effectuées qu'après avoir passé entre les mains de la Commission de la fonction publique. Or, est-ce que je comprends que le ministre, suivant son attitude se rit de la Commission de la fonction publique et trouve que c'est...

M. LAFONTAINE: Je trouve que c'est exactement comme l'ancien ministre de la Voirie a procédé, exactement de la même façon.

M. LESAGE: Non, non, non.

M. CHOQUETTE: Alors, par conséquent, je tiens pour acquis que les nominations qui ont été faites illégalement, et le ministre le reconnaît.

UNE VOIX: Non.

M. LAFONTAINE: A moins que le député d'Outremont veuille accuser l'ancien ministre de la Voirie d'avoir agi d'une façon illégale.

M. CHOQUETTE: Vous vous trompez d'année, on est rendu en 1967.

M. LAFONTAINE: Si c'était vrai et si c'était bon dans la nomination des contre-maîtres, c'est encore vrai aujourd'hui. Il y a une chose de changée dans la province, nous n'avons pas perdu, comme l'ancien gouvernement libéral l'a fait en 1960, une multitude d'employés. Nous n'avons pratiquement engagé personne.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous n'avez pas eu le courage.

M. LAFONTAINE: Voulez-vous savoir combien d'employés ont été guillotins en 1960? La voilà la liste.

M. LESAGE: Ce n'est pas là la question.

M. LAFONTAINE: La voilà la liste.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous n'avez pas eu le courage de le faire. Vous êtes à faire mourir les cantonniers à petit feu dans les campagnes. C'est ça que vous êtes à faire. Vous n'avez pas eu le courage de le faire.

M. GRENIER: Elle est là, votre défaite de 1966.

M. CHOQUETTE: Je n'ai toujours pas eu de réponse à ma question: Est-ce que la Commission de la fonction publique a adopté...

M. GRENIER: Elle est là votre défaite de 1966.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. CHOQUETTE: Je n'ai toujours pas eu de réponse à ma question: Est-ce que la Commission de la fonction publique a adopté un règlement?

M. GRENIER: Il vous a répondu quatre fois.

M. CHOQUETTE: Criez tous ensemble, vous avez l'air intelligents.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. CHOQUETTE: J'ai posé la question suivante au ministre de la Voirie qui ne m'a pas encore donné de réponse.

M. GRENIER: Il vous a répondu quatre fois. Lisez le journal.

M. CHOQUETTE: Il ne m'a pas répondu. Je répète ma question, puisque cela a de la difficulté à pénétrer dans le cerveau des membres du gouvernement.

M. LAFONTAINE: Pour répondre au député d'Outremont, je vous dirai que le ministre agit d'une façon légale et qu'il connaît l'article 33. Je demanderais au député d'Outremont de l'apprendre une fois pour toutes de telle sorte qu'il arrête la répétition de ses questions. Les fonctionnaires temporaires ou occasionnels ainsi que les ouvriers sont nommés par un écrit du chef du ministère dont ils relèvent et ces gens-là sont engagés à titre temporaire. Ils relèvent du ministre de la Voirie et c'est le ministre de la Voirie, soit directement ou par personne interposées par ordre d'autorité, qui engage ces gens. Est-ce que le député d'Outremont a besoin d'autre chose? Est-ce qu'il veut faire certains commentaires sur la Loi de la fonction publique? Si c'est là son intention, je lui dirai que nous ne sommes pas à l'heure actuelle à étudier les crédits de la présidence du conseil. Nous sommes au ministère de la Voirie et le ministre de la Voirie agit en fonction de l'article 33. Si le député d'Outremont a à se plaindre d'un geste posé par la fonction publique, par une réglementation votée par la Commission de la fonction publique, il aura tout le loisir de le faire lors de l'étude des crédits du Conseil exécutif et non pas lors de l'étude des crédits du ministère de la Voirie.

M. CHOQUETTE: Le ministre se trompe. Les nominations peuvent être faites, comme on le sait, dans les conditions de l'article 33, mais après qu'elles sont passées par la Commission de la fonction publique. Or, nous savons que, dans le cas actuel, les nominations ont été faites sans que ça passe à la Commission de la fonction publique, ce à quoi le ministre me répond: Ce sont des nominations temporaires. Or, l'article 36, pour des nominations temporaires, oblige la Commission de la fonction publique à adopter un règlement permettant au ministère

de la Voirie de nommer cette classe de gens-là sur une base temporaire. Je demande au ministre: Est-ce que la Commission de la fonction publique avait adopté un règlement permettant au ministère de la Voirie d'engager ces gens-là sur une base temporaire?

M. LAFONTAINE: M. le Président, réellement le député d'Outremont n'est pas compréhensif. Cela fait au moins quatre ou cinq fois que je lui répète qu'à titre de ministre de la Voirie, j'ai agi en vertu de l'article 33, comme le député de Drummond a agi dans le passé.

M. CHOQUETTE: Alors, vous vous occupez de l'article 33.

M. LAFONTAINE: Comment se fait-il que maintenant c'est devenu un scandale, une réglementation de la Commission de la fonction publique et bla, bla, bla?

M. CHOQUETTE: Est-ce qu'il y en a eu ou non?

M. LAFONTAINE: M. le Président, si le député d'Outremont a des observations à faire relativement à la loi de la fonction publique, il aura tout le loisir, tout le temps voulu pour le faire et pourra y mettre toute l'énergie qu'il voudra lorsque viendront les prévisions budgétaires du conseil exécutif.

M. CHOQUETTE: Mais qu'on ne s'inquiète pas, je le ferai en temps et lieu. Mais je voudrais savoir si le ministre, en faisant ses nominations, s'est assuré auprès de la Commission de la fonction publique...

M. LAFONTAINE: Je me suis assuré...

M. CHOQUETTE: Est-ce qu'il s'est assuré ou non?

M. LAFONTAINE: M. le Président, je me suis assuré de la bonne marche du ministère de la Voirie, pour autant que je suis concerné.

M. CHOQUETTE: Alors, vous êtes-vous assuré qu'il y avait un règlement de la commission qui vous permettait de les nommer?

M. LAFONTAINE: Je me suis assuré de la bonne marche du ministère de la Voirie.

UNE VOIX: Le député de Drummond est en train de...

UNE VOIX: Il s'en est assuré, article 33.

UNE VOIX: Si vous prenez le pouvoir, vous perdez votre ministère.

M. LESAGE: Est-ce que le ministre pourrait dire aux membres du comité quelles sont exactement les fonctions que remplissent les contremaîtres généraux qui ont été nommés dans les divers comtés?

M. LAFONTAINE: Les mêmes fonctions que les contremaîtres généraux qui étaient en place, nommés par l'ancienne administration.

M. LESAGE: Non, un instant. Ce n'est pas une réponse. Je pense que le ministre devrait raisonnablement décrire les fonctions que remplissent, les responsabilités qu'assument les contremaîtres généraux qui ont été nommés dans divers comtés de la province au ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Si le chef de l'Opposition m'assure qu'il n'est pas au courant du travail fait par ces gens, cela me fera plaisir de le lui décrire.

M. LESAGE: Que je sois au courant ou non, M. le Président, cela n'a aucune espèce d'importance. Nous sommes ici non seulement pour nous renseigner, mais nous sommes ici également pour que la population soit renseignée sur la dépense des deniers publics. C'est le devoir du ministre de répondre.

M. LAFONTAINE: Alors, M. le Président, vu que c'est le public qui doit être renseigné, je dois dire au public que les contremaîtres généraux nommés depuis le 16 juin 1966 font exactement le même travail que les cantonniers nommés par l'ancienne administration...

M. LESAGE: Que les cantonniers!

M. LAFONTAINE: ... que les contremaîtres-généraux, le même travail que les contremaîtres-généraux nommés par l'ancienne administration avant le 5 juin 1966.

M. CHOQUETTE: Je voudrais poser une question au ministre de la Voirie, qui relève un peu du questionnaire qu'il a subi auparavant et que je veux le moins désagréable possible. Il pourrait peut-être nous dire quels sont les salaires qui sont payés à ces contremaîtres généraux engagés depuis le 5 juin 1966, et leurs noms.

M. LAFONTAINE: Les mêmes salaires payés par l'ancien gouvernement aux contremaîtres généraux qui étaient en place avant le 5 juin et que nous avons gardés en place.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre voudrait me dire s'il y a une différence de responsabilité entre le contremaître et le contremaître général et si cette responsabilité entraîne un salaire différent dans les conventions de travail?

M. LAFONTAINE: Il est évident qu'un contremaître général est plus élevé qu'un contremaître et à ce moment-là il est normal, évidemment, dépendant des lieux où cette personne travaille, parce que ce n'est pas toujours pareil, il y a de grands comtés, de petits comtés, de grandes divisions, de petites divisions...

Alors, si un contremaître général a 25 contremaîtres sous ses ordres, c'est évident que sa responsabilité est plus grande qu'un contremaître général qui n'aurait que deux contremaîtres ordinaires sous ses ordres.

M. MAILLOUX: M. le Président, est-ce que le ministre pourrait me dire quels sont les salaires qui sont payés et à un contremaître et à un contremaître général, suivant les dernières conventions collectives qui ont été signées dans la province?

M. LAFONTAINE: M. le Président, suivant les régions, ça varie entre \$86 et \$96 par semaine.

M. LACROIX: Tout à l'heure, je demandais à l'honorable ministre de la Voirie si les fonctionnaires, cantonniers, les contremaîtres généraux, les cantonniers-chefs et les cantonniers étaient compétents et s'acquittaient bien de leur devoir et des fonctions inhérentes à leurs charges?

M. GRENIER: Pas tous.

M. LACROIX: Le ministre a répondu à côté de la question, Il a dit qu'il y en avait qui continuaient à faire de la politique dans l'exercice de leurs fonctions...

M. GRENIER: Oui, c'est vrai.

DES VOIX: C'est vrai...

M. LACROIX: La chose leur est défendue par la Commission de la fonction publique...

M. GRENIER: Les rouges.

M. LACROIX: ... et elle est défendue par le contrat de travail qui est intervenu entre les fonctionnaires et le gouvernement...

M. ALLARD: Mais allez sur les lieux...

M. LACROIX: ... mais je connais suffisamment les députés ministériels, les candidats défaits et les organisateurs de l'Union Nationale pour savoir...

M. GRENIER: Les rouges!

M. LACROIX: ... qu'ils surveillent les employés du ministère de la Voirie, comme un chat guette une souris, pour pouvoir les prendre en défaut et les foutre dehors. Mais je crois que le gouvernement devrait se rendre compte....

M. CROISETIÈRE: C'est faux...

M. LACROIX: ... que, lorsque les personnes s'acquittent bien de leurs responsabilités, elles doivent cesser d'être le sujet de pression de la part des organisateurs.

M. ALLARD: Ils ont tellement moins de pression sur eux qu'ils rient de tout le monde, puis qu'ils disent: On se sacre de n'importe qui, il n'y a personne pour nous décoller, on va faire ce que l'on veut. C'est l'attitude actuelle de vos personnes placées là. Cela ne restera pas comme ça.

M. LACROIX: Je suis convaincu que les personnes qui ont cette attitude vont se faire couper le cou ce ne sera pas long.

M. ALLARD: Qu'ils s'attendent à quelque chose...

M. LAFONTAINE: M. le Président. Où vont les travaux de la Chambre présentement? Je tente de sonder les coeurs du côté libéral. Savez-vous quelle est ma conclusion? On tente de faire un gros « show » à la grandeur de la province. Voici les gens qui ont été démis du ministère de la Voirie depuis le 6 juin 1966.

M. BINETTE: Combien y en a-t-il?

M. LAFONTAINE: Ils ont été démis ou suspendus de leurs fonctions par la Commission de la fonction publique sur rapports de plaintes parvenant au ministère de la Voirie. Ils entrent tous, ces noms-là, dans une seule feuille. Le député des Îles-de-la-Madeleine...

M. PINARD: Dans quelle catégorie d'employés?

M. LAFONTAINE: ...se souvient peut-être...

M. LACROIX: Dans quelle catégorie d'employés?

M. LAFONTAINE: A la grandeur, M. le Président. Cette liste-là, c'est toute la liste du ministère de la Voirie, mais...».

M. CROISETIÈRE: Cela devrait être télévisé!

M. LAFONTAINE: ... en 1960, on dit que le ministre de la Voirie...

M. CROISETIÈRE: Cela devrait être télévisé!

M. LAFONTAINE: ... a installé un fonctionnarisme parallèle. Voici la liste des gens démis de leurs fonctions entre le 5 juin et le 9 décembre 1960. C'était une question qui était préparée au ministère de la Voirie. Je ne voudrais pas que les gens de l'Opposition ou le public en général pensent que c'est moi qui ai fait lever cette liste-là. Non, c'était une question qui était posée au feuilleton en 1960 par le député de Chicoutimi du temps, M. Talbot. La réponse était toute prête au ministère de la Voirie, mais le ministre de la Voirie du temps a été gêné de déposer les documents.

UNE VOIX: Patroneux!

M. GRENIER: Patroneux!

M. LESAGE: M. le Président, la question que j'ai à poser n'a absolument rien à voir avec les renvois, les démissions ou quoi que ce soit du genre.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

UNE VOIX: Changez de sujet.

M. LESAGE: Non, je ne changerai pas de sujet. Je voudrais purement et simplement demander au ministre de la Voirie de bien vouloir nous décrire sommairement s'il le veut, premièrement quelles sont les fonctions et responsabilités d'un cantonnier-chef dans un comté et deuxièmement quelles sont les fonctions et responsabilités d'un contremaître général chargé des travaux dans un comté?

M. LAFONTAINE: M. le Président, le cantonnier-chef est la personne chargée des can-

tonniers et le contremaître général est la personne chargée des contremaîtres ordinaires.

M. LESAGE: Oui, mais...

M. PINARD: Un cas précis, M. le Président...

M. GRENIER: Enfin! il est revenu!

M. CROISETIÈRE: Il reconnaît le paquet!

UNE VOIX: Patroneux!

M. GRENIER: Il a reconnu son paquet! Cela lui rappelle des souvenirs!

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: J'aimerais savoir la différence entre les fonctions qui sont...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: J'aimerais connaître la différence des fonctions actuellement entre le poste détenu par M. Gérard Bergeron de St-Germain-de-Grantham, comté de Drummond...

M. LAFONTAINE: Qui?

M. PINARD: Gérard Bergeron, et les fonctions détenues par M. Tessier de St-Germain-de-Grantham, comté de Drummond. M. Tessier était cantonnier en chef, et je veux savoir quel est le poste de M. Gérard Bergeron.

M. LAFONTAINE: M. le Président, évidemment le député de Drummond admettra qu'il entre dans des détails. Il me demande un tel, un tel... Il y a je ne sais pas combien d'employés au ministère de la Voirie, je peux lui dire... Même le député de Drummond, du temps qu'il était ministre de la Voirie, quand il a démis au-delà de 5,000 fonctionnaires au ministère de la Voirie, si je lui demandais qui il a démis, je pense bien qu'il ne se souvient pas de la liste par coeur. Pour l'aider, je peux peut-être lui dire...

UNE VOIX: Posez la question.

M. LAFONTAINE: ... que Gabriel Fortin de Québec a été remplacé par un nommé Lafrance qui avait 14 années de service. Marcel Bilodeau, Berthier-en-bas, Montmagny, avait sept ans de service. M. Philippe Bouchard, 13 ans de service. Jean Sauriol, 14 années de service, mis à la porte. Joseph Tremblay, St-Joachim de Mont-

morency, 16 ans de service. Laberge, 8 1/2 ans, M. le Président...

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous n'avez pas la liste de 1938 puis de 1944?

M. LAFONTAINE: Je sais que le député de Drummond n'est pas capable de me donner cette liste-là par coeur. Il ne connaît pas tous les employés du ministère de la Voirie. Il se lève en Chambre puis il me dit: Un tel à telle place, puis un tel à telle place.

M. PINARD: M. le Président...

M. LAFONTAINE: Je ne le sais pas, M. le Président. Si le député de Drummond connaît la réponse, pourquoi ne pas donner la réponse au lieu de poser la question?

M. PINARD: Il y a une question bien précise qui a été posée par le chef de l'Opposition. Le chef de l'Opposition a demandé la différence de fonction entre la fonction de cantonnier en chef et la fonction de contremaître général. Alors je pense que c'est une question bien polie, et je demanderais au ministre une réponse polie.

M. LAFONTAINE: M. le Président, le contremaître général, c'est la personne en charge des contremaîtres, et le cantonnier chef...

M. LESAGE: Non!

M. LAFONTAINE: ... c'est la personne en charge des cantonniers. Il y a une différence d'optique entre les deux, et c'est là que je demandais tout à l'heure au chef de l'Opposition s'il savait ce que c'était. Il m'a dit: oui qu'il le savait.

M. LESAGE: Non, M. le Président, j'ai dit: Que je le sache ou ne le sache pas, ça n'a aucune espèce d'importance.

M. LAFONTAINE: Pour informer le public, M. le Président? Le public le sait. Tout à l'heure, j'ai dit à l'Opposition que le député d'Outremont est peut-être la personne la plus mal placée pour parler de voirie rurale, parce que je pense bien que, dans Outremont, M. le Président...

M. CHOQUETTE: Je ne suis pas mal placé du tout, je suis élu comme tout le monde ici.

M. LAFONTAINE: ... il n'y a pas de cantonnier, il n'y a pas de contremaître, il n'y a pas de permis de voirie, M. le Président.

M. CHOQUETTE: Mais le ministre se trompe complètement, le ministre ne s'est pas aperçu que j'ai été élu.

M. LAFONTAINE: Si le député d'Outremont me permet, le député de Drummond sait par exemple qu'il y a une différence entre un cantonnier et un contremaître.

M. CHOQUETTE: Il y a des routes, vous savez, dans Outremont.

M. LAFONTAINE: Sa question c'est...

M. CHOQUETTE: Il y a un bureau, vous savez dans Outremont.

M. LAFONTAINE: C'est la question équipes versus le système des cantonniers. C'est une thèse qui est vieille de vingt ans au ministère de la Voirie, peut-être plus. Certains sont en faveur d'un système de cantonniers où c'est une personne en place avec un camion qui va boucher des trous. Il y a une autre mentalité au ministère de la Voirie et je suis de ceux qui partagent cette mentalité-là, M. le Président, que les équipes deviennent des équipes qui se promènent à la grandeur d'un comté. C'est une équipe spécialisée par exemple, sur les ponceaux, une équipe spécialisée sur les ponts, une équipe spécialisée sur les garde-fous suivant les besoins d'une division, M. le Président, ce qui rend le personnel du ministère de la Voirie beaucoup plus souple. C'est la différence entre cantonnier et contremaître.

Maintenant pour répondre à la question du chef de l'Opposition tout à l'heure, il m'a demandé quels sont les devoirs d'un contremaître général. Bien mon dieu seigneur, M. le Président, c'est d'être contremaître, le grand contremaître de tous les contremaîtres.

M. LESAGE: Oui, mais le cantonnier chef?

M. LAFONTAINE: Le cantonnier chef c'est d'être le cantonnier de tous les autres cantonniers, M. le Président. Le chef des cantonniers.

DES VOIX: Six heures.

M. LESAGE: Je vais simplement poser ma question. Alors, lorsque nous reprendrons l'étude des crédits, le ministre sera peut-être en mesure de me répondre.

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. LESAGE: Je vais poser ma question. Combien y a-t-il de comtés dans la province où, depuis le 16 juin, il y a à la fois un cantonnier chef et un contremaître général des travaux?

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. LESAGE: Bien non, je ne demande pas une réponse tout de suite, il est six heures et cinq. Nous ne continuons pas l'étude des crédits ce soir. Quand nous reprendrons jeudi, le ministre pourra me donner la réponse.

M. LAFONTAINE: Je peux peut-être regarder, M. le Président, mais je peux affirmer au chef de l'Opposition qu'il n'y a pas de cantonnier-chef ni de contremaître général dans le comté d'Outremont.

M. LESAGE: Pardon?

M. LAFONTAINE: Je dois affirmer au chef de l'Opposition qu'il n'y a pas de cantonnier ni de cantonnier chef ni de contremaître général dans le comté d'Outremont.

M. LESAGE: Non, je ne crois pas qu'il y en ait. Je ne crois pas qu'il y en ait non plus dans le comté de Louis-Hébert. Je ne crois pas mais je suis intéressé pour les autres comtés de la province. Ma question est une question normale, et il me semble que, lorsque le comité se réunira de nouveau pour l'étude des crédits du ministère de la Voirie, le ministre devrait donner une réponse à la question que je viens de poser.

M. CHOQUETTE: M. le Président, je demanderai également au ministre, pour qu'il soit en mesure de se préparer...

DES VOIX: Six heures.

M. CHOQUETTE: ... dans l'intervalle, je lui demanderai une liste de toutes les dates où ces employés auxquels il a référé cet après-midi ont été engagés par le ministre de la Voirie, ainsi que leur nom.

M. LAFONTAINE: M. le Président, la liste est si courte...

M. LESAGE: Nonobstant...

M. CHOQUETTE: C'est facile alors.

M. LAFONTAINE: .. c'est facile mais...

M. CHOQUETTE: On ne veut pas vous prendre par surprise.

M. LAFONTAINE: M. le Président, pour compléter cependant les informations que le député d'Outremont veut, je peux, peut-être, déposer ce rapport-là; j'ai demandé aux officiers de la Chambre qu'ils l'intercalent...

M. CHOQUETTE: C'est la petite liste.

M. LAFONTAINE: ... dans les débats de la Chambre afin que la population soit informée des gestes posés par l'ancienne administration libérale en 1960, quand la guillotine fonctionnait, chose qui n'arrive pas depuis le 5 juin 1966.

M. CHOQUETTE: M. le Président...

M. LAFONTAINE: Six heures.

M. CHOQUETTE: ... je ne ferai pas de discours.

DES VOIX: Six heures.

M. CHOQUETTE: J'espère que le ministre a noté ma question.

M. LAFONTAINE: M. le Président, vendredi, j'ai voulu prendre la parole pour trente secondes et on m'a dit qu'il était midi et demi. Présentement, il est six heures et cinq.

M. TREMBLAY (Bourassa): M. le Président, est-ce que le ministre pourrait apporter aussi les renvois de 1936 à 1944, pas seulement ceux de 1960?

DES VOIX: Six heures.

M. LEBEL (président du comité des subsides): A l'ordre! M. le Président, j'ai l'honneur de faire rapport que le comité a adopté une résolution et qu'il demande la permission de siéger de nouveau.

M. LE PRESIDENT: Quand le comité pourra-t-il siéger de nouveau? A la même séance?

M. LESAGE: Oui.

M. JOHNSON: A huit heures, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: L'honorable ministre des Finances propose que la résolution acceptée par le comité soit reçue et adoptée. Cette proposition est-elle adoptée? A d o p t é , Il est six heures, la Chambre suspend ses travaux jusqu'à huit heures, ce soir.

Reprise de la séance à 8 h 3 p.m.

**Crédits du ministère des Transports  
et des Communications**

M. LE PRESIDENT: L'honorable ministre des Finances propose que je quitte maintenant le fauteuil et que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. LAPORTE: Nous n'avons aucune objection à la motion.

M. LE PRESIDENT: Cette motion sera-t-elle adoptée? Adopté.

M. LEBEL (Président du comité des subsides): Transports et Communications, article premier.

M. LIZOTTE: Vous me permettrez, au tout début de l'étude de ce budget, de vous présenter quelques considérations générales sur ce qui a été fait, ce que nous faisons et ce que nous avons l'intention de faire. Depuis ma nomination comme ministre des Transports et des Communications, je me suis efforcé de prendre connaissance tout d'abord des différents problèmes auxquels j'aurai à faire face au cours des prochains mois et des prochaines années. Ces problèmes, ils sont nombreux et je me rends facilement compte de la complexité de quelques-uns d'entre eux.

Je sais que je pourrai compter sur la collaboration de tous mes officiers dans la recherche de leur solution. Ici, je dois rendre un hommage bien mérité aux ministres qui m'ont précédé à la tête du ministère. Ils ont accompli, bien souvent avec des moyens de fortune, un travail remarquable. Le député de Marguerite-Bourgeoys entre autres a fait beaucoup dans le domaine de la sécurité routière et, sans aucune flagornerie, je crois qu'il est bon de souligner la chose à cette Chambre.

Comme médecin, il m'a été trop souvent donné de constater de visu les conséquences effroyables des accidents routiers pour ne pas attacher une importance très grande à ce problème qui est, à mon sens, celui de l'heure non seulement chez nous dans le Québec, au Canada, mais dans le monde entier. Rien ne sera négligé pour tenter d'améliorer la situation. Nous avons continué et intensifié cette année les cliniques de sécurité. Elles ont été suivies par des milliers et des milliers de personnes qui ont certes appris une foule de renseignements qui leur seront d'une très grande utilité et ce travail d'éducation, nous l'avons entrepris également chez les jeunes. Il a été poussé et, à la suite de nombreuses dé-

marches, nous avons maintenant la certitude que le ministère de l'Éducation va lancer dans nos écoles des cours théoriques et des cours pratiques. Ceux de notre génération, malheureusement, n'ont pas eu cet avantage, avec le résultat que l'on connaît.

Au moins, préparons la génération qui monte. L'inspection des véhicules automobiles sur une base volontaire a déjà donné de bons résultats. Nous désirons intensifier ce programme, particulièrement en ce qui a trait aux autobus scolaires. L'automne et l'hiver derniers, nos équi- pes ont parcouru un grand nombre de districts. Il nous a fallu retirer de la route nombre de chauffeurs et juger des réparations majeures à des véhicules automobiles transportant des éco- liers.

Personnellement, je vois une solution permanente à ce problème dans un contrôle plus sévère tant de l'octroi des contrats de transport que des conditions dans lesquelles ils doivent être exécutés. Une section spéciale devrait-elle être établie à notre ministère? Est-ce qu'une régie devrait être créée ou si la Régie des transports doit s'en charger en entier?

Il m'est bien difficile, à ce moment, de donner une opinion définitive. D'autant plus qu'une commission est présentement à faire des études et est censée faire, d'ici quelques mois, des recommandations au cabinet. Après ces recommandations, vous comprendrez donc que je doive réserver mes commentaires, bien que je sois tenté d'exprimer mon idée personnelle dès ce soir.

Au sujet des régies, je me dois de dire que j'aimerais y voir un système plus expéditif et un rendement accru. Il n'est pas concevable que des délais aussi longs existent entre l'audition d'une cause et l'ordonnance qui y fait suite. On cause ainsi des préjudices graves à des individus et à des sociétés, de même qu'au grand public. N'a-t-on pas tendance dans ces régies à faire un trop grand état du strict point de vue légal, tout en négligeant le côté pratique? On en est rendu à exiger une foule d'informations légales et financières où se perd facilement le pauvre transporteur du public. Délais et frais légaux s'accumulent et font conséquemment l'objet de plaintes au ministère sans que malheureusement, nous puissions faire grand-chose.

Dans le but d'obtenir plus de rendement et d'efficacité, je me demande s'il ne serait pas pratique de diviser les juridictions des régies. Ainsi, tout le camionnage serait régi par un organisme et le transport des passagers irait sous la juridiction d'un autre organisme. Même chose à la Régie des services publics où les expropriations nombreuses iraient sous une régie et les services téléphoniques sous une autre. A tout

événement, dans ce siècle de la vitesse, il est inconcevable de songer plus longtemps à laisser une certaine paralysie s'emparer de quelque secteur de l'administration que ce soit. C'est donc mon intention de faire procéder le plus rapidement possible à une certaine réorganisation dans ce domaine, le tout, bien entendu, avec l'assentiment du premier ministre, de mes collègues, de même que de la Chambre.

Je désire faire l'impossible pour hâter l'expédition du travail dans ce service. C'est dans ce but que, grâce à de multiples efforts, nous avons réussi jusqu'à maintenant à procéder à la mécanisation de l'émission des permis de conduire ou de l'enregistrement des véhicules automobiles. Le bureau des véhicules automobiles est maintenant doté d'un centre de données électroniques et tous les efforts nécessaires sont déployés pour roder le système, bien entendu assez compliqué, mais qui, j'en suis sûr, donnera des résultats des plus satisfaisants une fois tous les travaux d'aménagement exécutés. Je suis convaincu que je pourrai toujours compter sur la coopération de tous pour mener à bien l'oeuvre entreprise par mes prédécesseurs, tout comme j'entends bien compter sur la coopération et sur la collaboration de tous les membres de cette Chambre et également de l'Opposition.

M. LAPORTE: M. le Président, c'est pratiquement la première fois que nous avons l'avantage d'entendre le nouveau ministre en cette Chambre. Je voudrais, au nom de l'Opposition, lui dire que nous n'avons, à son endroit et à l'endroit du ministère qu'il dirige, que les meilleures intentions du monde. Je n'apprendrai rien à cette Chambre en rappelant les liens d'amitié qui, depuis plusieurs années déjà, m'unissent au ministre des Transports et des Communications. J'ai été heureux de l'entendre insister sur l'aspect sécurité dans le transport.

Nous traversons une année qui restera célèbre pour plusieurs choses; elle restera célèbre parce que c'est le centenaire de la Confédération, elle restera célèbre parce que c'est l'Expo à Montréal, mais il ne faudrait pas qu'elle demeure célèbre à cause du nombre d'accidents qu'elle aura produits dans la province de Québec. S'il ne s'agissait que de l'aspect humain, et je sais que cet aspect intéresse très particulièrement le ministre médecin, ce serait déjà plus que suffisant pour que nous attachions au problème de la sécurité routière une attention sans précédent. Mais, malheureusement, ce qui frappe parfois davantage l'esprit des conducteurs d'automobiles, ce n'est pas l'aspect du danger public.

Traditionnellement, on s'imagine toujours que les accidents c'est pour les autres, ce n'est

jamais pour soi-même. Ce qui les frappe le plus, c'est le coût des assurances-automobiles. Il est évident que le coût de l'assurance-automobile est en relation directe avec le nombre des accidents dans un lieu donné. Or, il arrive que chez nous, malheureusement, nous avons atteint, dans ce domaine de l'assurance-automobile, des prix très élevés et, dans certaines régions du Québec, l'on peut même dire que c'est presque astronomique. Si l'on ajoute, à ce coût accru pour les citoyens du Québec, les dommages matériels qui sont causés par le nombre effarant d'accidents que nous avons chez nous, nous avons trois excellentes raisons de seconder les efforts que le ministre veut faire, de rappeler ce que ses prédécesseurs ont tenté dans ce domaine d'une extrême importance et de nous permettre de lui faire, lorsque nous arriverons à l'étude de ces articles particuliers qui traitent de sécurité routière, de lui faire des suggestions et même de lui dire notre regret devant certains postes de son budget. Ceci dit, M. le Président, nous souhaitons, en 1967, bonne chance à ce ministère. La bonne réputation et la santé des Québécois sont en jeu.

M. LE PRÉSIDENT: Article premier, paragraphe 1.

M. LAPORTE: M. le Président, je voudrais demander au ministre quel est le nom de son sous-ministre.

M. LIZOTTE: C'est un nom universellement connu, c'est M. Jacques Verreault...

M. LAPORTE: M. Jacques Verreault.

M. LIZOTTE: ... qui a rendu service à la province pendant peut-être trois générations.

M. LAPORTE: Est-ce que M. Jacques Verreault était à l'emploi du ministère avant que le gouvernement ne changeât?

M. LIZOTTE: Evidemment.

M. LAPORTE: Est-ce que d'autres sous-ministres ont été nommés depuis le 16 juin 1967?

M. LIZOTTE: Non.

M. LAPORTE: Non. Alors, je voulais souligner ce nom de Jacques Verreault, M. le Président, pour dire que le ministère des Transports est doté d'un excellent sous-ministre, qui est un homme extrêmement travailleur et progressiste...

M. JOHNSON: Qu'est-ce qu'il y a là-dedans?

M. LAPORTE: ... et s'il en va de même pour les autres fonctionnaires, le personnel est excellent.

M. JOHNSON: Il doit y avoir anguille sous roche!

M. LAPORTE: Non, non. Je veux demander au ministre, comme l'a suggéré un de ses collègues de l'autre côté du fleuve, en face de chez lui, s'il a l'intention d'opérer une purge à l'intérieur de son ministère.

M. LIZOTTE: Quand un ministère va déjà bien, c'est ce que nous avons entendu dire lorsque le dernier budget de nos amis d'en face a été présenté, que le ministère avait tout ce qu'il lui fallait, qu'il allait très bien, je ne vois pas la nécessité d'opérer de purge à ce moment-là.

M. LAPORTE: Très bien.

M. LIZOTTE: Ce serait un mauvais acte médical.

M. LAPORTE: Je remercie le ministre, et je suis certain que le député auquel je me réfère va être de plus en plus déçu parce que nous avons obtenu la même réponse de tous les ministres à qui nous avons posé la question.

M. JOHNSON: Est-ce que ce serait une tactique, par hasard?

M. LAPORTE: Une tactique de la part du député de Montmorency? C'est à lui qu'il faudrait le demander, pas à nous.

M. JOHNSON: De la part de l'Opposition.

M. LAPORTE: Ah! c'est une tactique de savoir s'il y a des ministères où l'on se prépare à faire une purge, c'est clair. C'est une tactique qui va durer...

M. TREMBLAY (Montmorency): Je regrette, vous employez le mot « purge »...

M. LAPORTE: Un instant, M. le Président, nous allons avoir une déclaration.

M. TREMBLAY (Montmorency): Vous employez le mot « purge » qui ne vient pas de moi, M. le député de Chambly.

M. LAPORTE: Alors, je remercie le député, qui s'est reconnu. A moins que mes collègues n'aient d'autres questions à l'article 1, je n'en ai pas d'autres moi-même.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté. Paragraphe 2, adopté? Adopté. Paragraphe 3, adopté?

M. LAPORTE: Paragraphe 1, 2, 3,4, 5, pas de problème.

M. LE PRÉSIDENT: Poste budgétaire 1, adopté. Poste 2.

M. LAPORTE: Au poste budgétaire 2, M. le Président, je voudrais demander au ministre de nous expliquer le plus brièvement possible ce qu'est le service d'inspection.

M. LIZOTTE: Le service d'inspection, de façon générale, surveille les détenteurs de permis qui sont donnés par la Régie des transports, de sorte qu'un camionneur qui aura un permis pour transporter, par exemple, des libéraux, mais qui transportera des nationaux, on pourra lui enlever son permis.

M. LAPORTE: Est-ce que ça participe de cette même tactique que l'on m'a racontée, venant évidemment de l'Union Nationale qui transportait des électeurs? On voulait savoir s'ils votaient rouge ou s'ils votaient bleu. Il paraît que le truc prenait à tout coup. On demandait à la personne: Est-ce que je vous conduis au « poil » rouge ou au « poil » bleu et ça répondait presque à tout coup. Quand ils disaient le « poil » rouge, on disait: Excusez-moi, vous vous êtes trompé d'automobile. Descendez ici, puis ils vont venir vous prendre dans quelques minutes. Est-ce que ça prenait un permis spécial pour ça?

M. LIZOTTE: Pardon?

M. LAPORTE: Alors, le service d'inspection, M. le Président, pour parler d'une chose qui me semble très sérieuse, est-ce que ceci a quelque chose à voir avec l'inspection périodique, obligatoire ou volontaire, des véhicules automobiles dans la province de Québec?

M. LIZOTTE: C'est le service d'éducation qui s'occupe de l'inspection dont parle mon honorable ami.

M. LAPORTE: Oui, mais est-ce que c'est à cet article-là?

M. LIZOTTE: Non, ce n'est pas là-dedans.

M. LAPORTE: Alors, ce service d'inspection, ce sont des inspecteurs qui sont sur la route pour savoir si les camionneurs détenteurs de permis respectent les prescriptions de leur permis?

M. LIZOTTE: C'est ça. S'ils se conforment à leur permis, tel que demandé et accordé par la régie.

M. LAPORTE: Est-ce que le ministre voudrait nous expliquer si le nombre de permis a diminué, si les inspections vont être moins nombreuses ou si les inspecteurs vont faire plus de travail, puisque le budget de ce poste, qui était de \$574,000, est ramené à \$467,000, que le nombre des employés, qui était de 88 a été ramené à 75 et que le budget des traitements, qui était de \$390,000, sera maintenant de \$363,000?

M. LIZOTTE: L'an dernier, M. le Président, les cadres n'ont pas tous été remplis et c'est pour cette raison qu'il y a une diminution cette année et nous allons les remplir aussitôt que possible.

M. LAPORTE: Là, je voudrais bien comprendre.

M. LIZOTTE: Vous n'avez pas compris?

M. LAPORTE: L'an dernier, est-ce qu'il y avait, oui ou non, 88 employés à ce poste-là, au service des inspections?

M. LIZOTTE: Pour bien renseigner la Chambre, actuellement, nous avons 29 inspecteurs dans la région de Québec et 27 dans la région de Montréal, ce qui fait un total de 56, le grand total serait de 61. Alors, il en manquerait 5 à l'heure actuelle.

M. LAPORTE: M. le Président, je regrette. Si le ministre voulait se référer à son budget à la page 163 du détail, article 2, « service d'inspection », sous-article 1, « traitements », c'est marqué 75, et j'imagine que cela veut dire 75 employés à cet article. Entre guillemets, il y en avait 88, ce qui veut probablement dire qu'il y avait 88 employés l'an dernier.

M. LIZOTTE: Vous devez vous imaginer, M. le Président, que je n'ai pas appris le code par coeur. Vous avez non seulement des inspecteurs, mais les inspecteurs ne travaillent pas seuls, ils ont des secrétaires, des assistants. C'est ce qui fait que le chiffre qui est inscrit ici, en marge des traitements et salaires, n'est

pas exactement la réponse que posait le député de Chambly. Le député de Chambly a parlé d'inspection. Il voulait savoir le nombre d'inspecteurs, nous le lui avons donné. Les chiffres sont 75 et 88: 88 ce serait le nombre normal d'inspecteurs et de secrétaires, tandis qu'à l'heure actuelle, nous en avons 75. Il reste cet écart à remplir.

M. LAPORTE: Alors, si je comprends bien, 88 c'est le chiffre prévu...

M. LIZOTTE: Oui.

M. LAPORTE: ... dans vos cadres. Mais comment se fait-il, dans ce cas-là, que le budget général des traitements part de 390,000 et descend à seulement 363,000?

M. LIZOTTE: Les cadres n'ayant pas été remplis l'an dernier, cette année, ils ne l'ont pas accordé.

M. COITEUX: Maintenant, est-ce que le ministre pourrait nous dire si le secteur de la route 15 entre Tadoussac et Sept-Iles, est couvert par un ou deux inspecteurs?

M. LIZOTTE: Tadoussac, deux inspecteurs.

M. COITEUX: Deux inspecteurs.

M. CHOQUETTE: M. le Président, est-ce que le ministre pourrait nous dire si l'inspection dont il s'agit est simplement l'inspection des véhicules automobiles au point de vue mécanique ou est-ce que cela comprend également l'inspection du transport qui est sous l'autorité de la Régie des transports?

M. LIZOTTE: J'ai donné la réponse antérieurement. Nous avons dit que l'inspection dont il s'agit, à l'heure actuelle, est celle des détenteurs de permis qui sont autorisés à faire un certain genre de transport.

M. CHOQUETTE: C'est ce que je veux dire. Alors, par conséquent, c'est...

M. LIZOTTE: Alors il ne s'agit pas de la mécanique.

M. CHOQUETTE: ... la vérification...

M. LIZOTTE: Ce n'est pas de la vérification, c'est de l'inspection de permis.

M. CHOQUETTE: ... effectuée pour les transports de marchandise n'est-ce pas?

M. LIZOTTE: C'est ça.

M. BINETTE: M. le Président, si j'ai bien compris le ministre des Transports il y a quelques instants, il a mentionné que le chiffre 88 était celui du nombre d'employés prévu pour l'année qui vient et que le chiffre 75 était pour le nombre d'employés de l'an dernier. C'est bien ça?

M. LIZOTTE: Non. 88, l'an dernier.

M. BINETTE: Oui. Et cette année?

M. LIZOTTE: Bien là, il nous en reste 75.

M. BINETTE: il y en aura 75 cette année?

M. LIZOTTE: Il y en avait 88 et il en reste 75.

M. BINETTE: Oui, j'avais compris le contraire, c'est parce que j'étais pour référer le ministre à la page 7, où c'est expliqué...

M. LIZOTTE: Actuellement, il en manque 13.

M. BINETTE: ... que le chiffre en italique indique le nombre de l'an dernier.

M. CHOQUETTE: Maintenant, est-ce que le ministre pourrait nous dire combien d'accusations ont été logées par ce service d'inspection à l'égard de ceux qui auraient enfreint les permis de transport accordés par la Régie des transports?

M. LIZOTTE: M. le Président, le nombre de vérifications effectuées en 1967, pour Québec et Montréal, c'est 11,305.

M. CHOQUETTE: Entre Québec et Montréal?

M. LIZOTTE: Résidents de la province de Québec 8,096, non résidents 159. Dans le district de Québec, pour un total de 8,255. Dans le district de Montréal — est-ce que le député veut entrer dans la question ou dans la réponse?

M. TREMBLAY (Bourassa): Allez, allez.

M. LIZOTTE: Dans le district de Montréal, résidents de la province 2,527, non résidents 523, pour un total de 3,050. Maintenant ici j'ai la liste: catégorie et nombre de véhicules automobiles ayant fait l'objet de vérification.

Pour les autobus, voulez-vous que je vous donne toute la liste?

M. CHOQUETTE: Je n'ai pas d'objection.

M. LIZOTTE: Autobus 192 Québec, 57 Montréal, total 249. Autobus scolaires, 374 à Québec, 126 à Montréal, total 500. Véhicules de livraison sans permis de la régie, 2,729 pour Québec 994 pour la région de Montréal, total, 3,723. Véhicules de ferme, 349 à Québec, 64 dans la région de Montréal, total 413. Véhicules de commerce, 4,060 région de Québec, 1,109 région de Montréal, total 5,169. Véhicules taxis, 87 région de Québec, 58 pour la région de Montréal, total 145. Véhicules de promenade, 238 pour la région de Québec, 112 pour la région de Montréal, total 350. Véhicules propriété du gouvernement, 35 pour la région de Québec et 6 pour la région de Montréal, total 41. Véhicules appartenant à des non-résidents, 159 pour la région de Québec et 523 pour la région de Montréal, total 682. Véhicules utilisés pour la navigation, 32 pour la région de Québec, 1 pour la région de Montréal, total 33. Le grand total pour la région de Québec, 8,255; pour la région de Montréal, 3,050, et le total des deux fait 11,305.

M. CHOQUETTE: Mais comment se fait-il qu'il y ait un si grand déséquilibre entre les chiffres pour la région de Québec et ceux de la région de Montréal?

M. LIZOTTE: Ah ça...

M. CHOQUETTE: Je vois que vous avez 8,000 vérifications pour la région de Québec et 3,000 pour la région de Montréal.

M. LIZOTTE: Tout dépend du nombre de permis qu'il y a dans une région déterminée. Quand dans une région il y a plus de permis, alors nécessairement...

M. CHOQUETTE: Non. Mais vous nous dites tout à l'heure que vous aviez 29 inspecteurs pour la région de Québec et 27 pour la région de Montréal. Je m'étonne que nous arrivions à 8,000 vérifications pour la région de Québec et 3,000 pour la région de Montréal.

M. LIZOTTE: Vous avez la région de Montréal, c'est celle des ports où les camions sont peut-être en plus petit ou en plus grand nombre. A tout événement, ça réclame beaucoup plus d'inspecteurs pour faire un travail assez souvent beaucoup moindre que celui qu'ils font dans une autre région.

M. CHOQUETTE: Quelles sont les limites de la région de Québec et celles de la région de Montréal?

M. LIZOTTE: Pardon?

M. CHOQUETTE: Les limites des deux régions? Trois-Rivières.

M. LIZOTTE: Trois-Rivières-Montréal, c'est la région de Montréal, Trois-Rivières-Québec, c'est la région de Québec.

M. CHOQUETTE: Est-ce que le ministre pourrait nous informer, M. le Président, du nombre de causes qui ont résulté de ces quelque 11,000 vérifications?

M. LIZOTTE: Est-ce que l'honorable député m'a demandé le nombre de causes?

M. CHOQUETTE: Le nombre de causes qui ont été instituées à la suite de ces 11,000 vérifications. Le nombre de mises en accusation ou d'infractions?

M. LIZOTTE: 1,500 causes ont été référées au ministère de la Justice. C'est le ministère de la Justice, évidemment, qui prend action, ce n'est pas le ministère des Transports et des Communications.

M. CHOQUETTE: 1,500 causes ont été instituées à la suite de ces vérifications. Est-ce que l'honorable ministre pourrait nous dire combien de ces causes se sont soldées par des résultats positifs?

M. LIZOTTE: Qu'est-ce que le député entend par résultats positifs? Est-ce qu'il entend des condamnations?

M. CHOQUETTE: Bien, je veux parler des causes bien fondées.

M. LIZOTTE: Le bien-fondé ou la condamnation?

M. CHOQUETTE: Bien, enfin soit par des plaidoyers de culpabilité ou par des condamnations.

M. LIZOTTE: 90% d'après notre...

M. CHOQUETTE: Bien non, écoutez. Là, des pourcentages, à peu près, je ne pense pas qu'en Chambre on puisse accepter des réponses approximatives comme ça. J'aimerais bien avoir des chiffres précis. L'honorable ministre devrait avoir devant lui, n'est-ce pas, les états lui permettant de répondre aux questions.

M. LIZOTTE: M. le Président, je proteste

contre cette façon de parler du député. Le député, qui est avocat ou qui devrait l'être, doit savoir ceci, c'est que nous prenons un certain nombre de causes. J'ai dit que 1,500 ont été inscrites.

C'est le ministère de la Justice qui nécessairement fait les plaidoiries. Là-dessus, on prétend que 90% ont été menées à bonne fin, d'autres où il y a eu des retraits pour des raisons légales ou autres. A tout événement, la réponse c'est que sur 1,500 causes qui ont été faites, 90% ont abouti de façon positive. C'est ça la réponse.

M. TREMBLAY (Bourassa): Vous n'avez pas plus de détails à nous donner que ça?

M. LIZOTTE: Il faudrait s'adresser au ministre de la Justice.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que vous pourriez nous expliquer le service d'inspection? En quoi ça consiste exactement? Est-ce que c'est pour ceux qui n'ont pas de permis? Est-ce que c'est pour les taux ou est-ce que c'est pour les distances, pour les pesanteurs? En quoi consiste le travail de l'inspecteur à la régie?

M. LIZOTTE: Le camionnage se résume à ceci. Pour faire du transport, il faut avoir un permis. Nos inspecteurs font les inspections afin de déceler ceux qui font du transport sans permis. C'est un point. Maintenant, il y a la question des taux. Ceux qui ont des permis doivent opérer en vertu de certains taux qui sont fixés par la régie et s'ils opèrent avec des taux plus bas ou plus élevés, encore à ce moment-là, c'est le travail de l'inspecteur de les prendre en flagrant délit et de leur faire une cause d'infraction. Il existe à part ça ceux qui n'ont pas de permis et qui opèrent de la même façon. Il s'agit de faire des causes d'infractions à ceux qui n'ont pas de permis.

M. TREMBLAY (Bourassa): Est-ce que le ministre prévoit dans les ports — soit le port de Montréal, le port de Trois-Rivières ou le port de Québec — les déchargements de bateaux qui se font par camions à bascule? En 1954, on a enlevé la loi du permis de transport qui était accordé aux camionneurs à bascule, disons, pour le transport de la bière et le transport des ingrédients qui venaient des bateaux. En 1954, on a donc enlevé les permis à nos camionneurs dans la province mais maintenant, des compagnies qui ont 50, 75 et 100 camions, ont des permis de transport général et ceci après avoir enlevé les permis du petit camionneur on leur demande maintenant un permis de transport. Souvent, ça

arrive à Montréal, ça doit arriver à Québec, comme ça peut arriver à Trois-Rivières. Il y a des déchargements de bateaux, de bateaux de 15,000, 20,000 tonnes. Ils chargent les camions des compagnies mais le pauvre petit camionneur qui a un camion depuis 25 ans, 30 ans, s'il va au port pour travailler, se fait arrêter parce qu'il n'a pas de permis.

M. ROY: Il est temps qu'il change son camion.

M. TREMBLAY (Bourassa): On parle toujours des amis d'en face mais là, on va parler de vous autres un peu. En 1954, c'est l'Union Nationale qui était là et c'est elle qui a enlevé les permis à ce moment-là. C'est elle qui a enlevé les permis aux petits camionneurs et maintenant, on fait des infractions aux petits camionneurs, sur le port. Cela c'est vous autres. Je vous demande si vous avez prévu quelque chose pour venir en aide à nos camionneurs à bascule, pour accorder un permis suivant lequel ils pourront charroyer tout ce qui est transportable et qui se bascule.

M. ROY: C'est un avant-gardiste du parti.

M. GRENIER: La pitoune rouge.

M. ROY: C'est l'aile gauche ou l'aile droite?

M. LIZOTTE: L'honorable député a déjà parlé de cette chose en dehors de la Chambre et je lui avais dit à ce moment-là...

M. ROY: C'est un gros cas.

M. TREMBLAY (Bourassa): Occupe-toi de Joliette. T'en as assez!

M. LIZOTTE: ... que l'article 33 de la loi de la régie les empêche de basculer comme il dit. Alors, actuellement, il faudrait prévoir un amendement à l'article 33 de la loi de la régie afin de permettre d'employer ce système dont il parlait tout à l'heure.

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui parce que sûrement le sous-ministre des Transports a une expérience dans ce domaine et est au courant que c'est un problème sur tous les ports. C'est seulement les grosses compagnies qui peuvent transporter dans les ports et l'artisan camionneur, encore une fois, est exclu.

Est-ce qu'on peut s'attendre à une nouvelle du ministère des Transports d'ici quelque temps à ce sujet? Disons d'ici deux ou trois mois?

M. SIMARD: Cela ne prendra pas cinq ans.

M. LIZOTTE: Je viens de prendre une note à cet effet, et j'espère que l'honorable député sera satisfait du travail que nous allons faire dans ce sens-là parce que je pense comme lui.

M. LEDUC (Taillon): Est-ce que le ministre pourrait nous expliquer pourquoi, au service des traitements, il y a une diminution de personnel? Est-ce que le personnel est plus compétent ou est-ce qu'on s'entend à éliminer certaines personnes à ce stade-ci?

UNE VOIX: Pour la troisième fois.

M. LIZOTTE: Nécessairement, je ne suis pas maître de la mort. Il y en a qui meurent, il y en a qui prennent leur retraite.

Quand nous sommes arrivés au pouvoir, nous avons un budget dont il fallait tenir compte. Nous avons décidé de vivre selon nos moyens. Nous avons été aux priorités, nous avons été aux urgences et, à l'heure actuelle, nous allons administrer en vertu du budget que, dans l'intérêt des citoyens de la province, nous pensons devoir offrir à la population.

M. CHOQUETTE: M. le Président, tout à l'heure, je posais des questions sur le nombre de vérifications à l'honorable ministre et, réellement, je suis étonné qu'il ait répondu: « Nous avons eu 3,000 vérifications l'année dernière dans le district de Montréal, tandis que 8,000 l'ont été dans le district de Québec. » Et pourtant c'est avec le même nombre d'inspecteurs. Je me demande ce que font les inspecteurs dans le district de Montréal puisque les inspecteurs, dans le district de Québec, ont réussi à faire 8,000 inspections. Il me semble que les inspecteurs du district de Québec travaillent beaucoup plus fort que ceux du district de Montréal. Il doit y avoir une explication à ça.

M. LIZOTTE: Tout à l'heure, j'ai donné des détails. J'ai mentionné les résidents de la province et les non-résidents. Les non-résidents, dans le district de Québec, il y en avait 159, et dans le district de Montréal, 523. Or, comme ces non-résidents viennent d'outre-frontière, assez souvent ils arrivent peut-être dix, quinze, vingt ou vingt-cinq dans la même journée. Alors j'imagine que ça prend plus d'inspecteurs pour faire des inspections massives, qu'il en faut pour faire 159 inspections de non-résidents qui arrivent de différents points dans le district de Québec, de Trois-Rivières à Gaspé.

M. CHOQUETTE: Oui, mais écoutez, cela

me semble être le contraire, parce que, dans le district de Québec, on a fait beaucoup plus d'inspections. Or, suivant la réponse que j'ai comprise de l'honorable ministre, il me semble que le transport est beaucoup plus centralisé à Montréal. Par conséquent, il doit falloir moins d'inspecteurs à Montréal pour faire l'inspection du transport que dans le district de Québec.

M. LIZOTTE: Je voudrais faire comprendre au député ceci: tout dépend de la situation où se trouve l'inspecteur. Vous avez un inspecteur au rond-point à Lévis, il peut en inspecter un dans une journée tandis que, dans une autre région, il y en aura peut-être dix à inspecter. C'est ce qui occasionne le déséquilibre dans les chiffres. On ne peut pas établir une chose mathématique et dire: ici, il y a 500 inspections à faire et il faut trois inspecteurs. Là-bas, s'il y en a 500, il faudra trois inspecteurs aussi. C'est comme pour les inspections d'hôtel. Si vous avez des inspections d'hôtel, d'ici à Gaspé par exemple, dix hôtels sur une distance de 500 milles, il est évident que ça prend beaucoup plus de temps que d'inspecter une dizaine d'hôtels qui sont dans une circonscription d'un mille carré.

M. CHOQUETTE: Oui, c'est sûr. Cela, je l'admets facilement, mais, à Montréal, comme tout le monde le sait, le transport est beaucoup plus centralisé. Cela arrive à des terminus, et les compagnies de transport convergent toutes au même endroit. C'est centralisé et même monopolisé. Tandis que dans la région de Québec, le transport est beaucoup plus diffus, et c'est pour ça que je m'étonne que ce soit le contraire dans les chiffres, que les vérifications soient beaucoup plus nombreuses à Québec qu'elles ne le sont à Montréal.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, j'aurais une question qui s'adresserait au ministre des Transports et Communications. Depuis le début de l'Expo, sur les camions qui transportent des produits de la frontière américaine, est-ce qu'il y a eu un plus grand nombre d'inspections sur les camions dit Gypsy? Est-ce qu'on pourrait nous dire exactement combien d'inspections ont été faites depuis le début de l'Expo?

M. LIZOTTE: Voici, je serais malhonnête si je donnais une réponse affirmative avec un chiffre parce...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Dans la mesure du possible.

M. LIZOTTE: ... qu'à l'heure actuelle, il est évident que l'ancien ministre a déjà assez bien manoeuvré son budget pour savoir ces choses-là. Je pourrai vous donner les chiffres demain, si vous le voulez, mais pas ce soir.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que des précautions particulières ont été prises? Est-ce qu'on a augmenté le nombre des inspecteurs dans la région de Montréal à cause des activités commerciales qui se produisent présentement?

M. LIZOTTE: Nous avons à l'heure actuelle onze nouveaux inspecteurs qui sont sur le point d'entrer en fonction.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, ce serait une augmentation de onze? Est-ce que ces onze inspecteurs remplaceraient des personnes...

M. LIZOTTE: ... non, non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... qui auraient quitté le ministère?

M. LIZOTTE: ... que nous allons ajouter.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... qui vont être ajoutés en plus du nombre actuel? Et pourriez-vous me rappeler le nombre exact de ceux qu'il y a présentement dans la région de Montréal?

M. LIZOTTE: 56.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, on aurait...

M. LIZOTTE: 27 pour la région de Québec et 56 pour la région de Montréal.

M. CHOQUETTE: Non, non, c'est le total.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense que c'est le total.

M. CHOQUETTE: Vous vous trompez dans vos chiffres, vous lisez mal.

M. LIZOTTE: M. le Président, écoutez. Le député est en train de s'acheminer vers une leçon de politesse. Je dirai au député beaucoup plus aimable de Marguerite-Bourgeoy que le total pour le district de Montréal est de 27, le total pour la région de Québec est de 29 et le total général est de 56.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, avec cette augmentation, le total serait de 37, c'est exact?

M. LIZOTTE: Si on ajoute onze, ça va faire ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Merci.

M. LEDUC (Taillon): M. le Président, est-ce que cette augmentation de onze nouveaux inspecteurs est incluse dans le nombre total d'employés qu'on voit à l'article: « traitements/salaires » et qui est de 75? Et si oui, on augmente de onze ce qui existait avant, mais, en fait, on diminue de treize ce qui existait avant, Il n'y a pas une anomalie dans les chiffres actuellement?

M. LIZOTTE: A l'heure actuelle, nous avons un effectif possible de 75 évidemment et nous allons rester dans ces limites-là. Vous m'avez demandé ce que nous faisons pour la région de Montréal? Nous avons dit qu'il y avait dans la région de Montréal onze nouveaux postes et ce sont ces onze nouveaux là que nous allons ajouter.

M. TREMBLAY (Bourassa): Maintenant, M. le ministre, vous m'avez dit tout à l'heure que vous feriez quelque chose pour le port de Montréal. Il y a une chose, c'est au sujet du transport du sel durant l'hiver. Je crois que vous êtes au courant que durant l'hiver nous avons du transport de sel un peu partout dans la province. A un moment donné, on vient chercher un voyage de sel à Montréal, puis c'est encore la même chose, on ne part même pas chargé, on est obligé de s'en retourner chez soi et puis c'est encore certaines compagnies qui ont encore le fameux permis « L », qui doivent faire le transport du sel. Encore une fois, le pauvre petit artisan dans son comté, n'est même pas capable de charger un voyage de sel. Est-ce que vous prévoyez, en même temps que le transport du port de Montréal, faire quelque chose pour le transport du sel sur l'île de Montréal et dans tous les comtés?

M. LIZOTTE: Encore une question que nous avons pratiquement étudiée ensemble. A l'article 33, la Loi de la régie qui est entrée en vigueur, je crois, de 1960 à 1966, a entraîné ce dont se plaint le député. A l'heure actuelle, nous pensons que nous, nous allons l'amender de nouveau et tâcher de rétablir le statu quo.

M. TREMBLAY (Bourassa): Mais ce n'est

pas depuis 1960/66, c'est de 1954 à 1966, il ne faudrait pas se tromper là. Il faudrait donner les chiffres exacts, parce que des chiffres à peu près ça laisse toujours à désirer, il faudrait dire de 1954 à 1966.

M. LEDUC (Taillon): C'est ça, il faut être honnête.

UNE VOIX: Qu'est-ce vous avez fait pendant six ans?

M. TREMBLAY (Bourassa): Je ne vous ai pas demandé l'heure, M. le député! Bon, bien mêlez-vous de vos affaires! Si vous voulez répondre, venez en avant et parlez. J'ai demandé ça au ministre et le ministre m'a répondu. Si vous voulez parler, levez-vous et parlez.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. TREMBLAY (Bourassa): Je ne vous ai pas demandé l'heure.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.

M. LIZOTTE: Adopté, M. le Président.

M. CHOQUETTE: Adopté, mais le ministre n'a pas donné de réponse à la question du député.

M. LIZOTTE: Oui, oui, j'ai répondu. Pour moi, vous seriez mieux d'écouter quand je parle, parce que vous n'avez pas l'air d'avoir l'oreille trop fine.

M. CHOQUETTE: Vos collègues nuisent à votre voix.

UNE VOIX: Il est le seul qui se parle dans le parti.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! Poste 2. A l'ordre! Poste 2, adopté, Poste 3, article 1.

M. LAPORTE: Service aérien. M. le Président, est-ce que je puis demander au ministre combien il y a actuellement d'avions qui sont la propriété ou qui sont à l'usage ou qui sont administrés par le ministère des Transports et Communications de la province de Québec?

M. LIZOTTE: La réponse, c'est treize.

M. LAPORTE: La réponse est treize.

M. LIZOTTE: C'est un chiffre malchanceux.

Mais, que voulez-vous? Ce n'est pas moi qui l'ai inventé.

M. LEDUC (Taillon): Vendez-en un au plus vite!

M. LAPORTE: Est-ce que parmi ces treize avions il y a neuf avions amphibies qui servent principalement pour la lutte contre les feux de forêt?

M. LIZOTTE: Il y a sept amphibies.

M. LAPORTE: Est-ce que je dois comprendre, M. le Président, qu'il y a sept avions amphibies qui sont la propriété du gouvernement?

M. LIZOTTE: Oui.

M. LAPORTE: Est-ce que je puis demander au ministre des Transports et Communications comment il se fait — et j'apprends la réponse ce soir — comment il se fait que, dans une réponse de M. Lizotte à une question posée par le député de Taillon, il répondait le 3 mai 1967 qu'il y avait neuf avions amphibies.

M. LIZOTTE: Il y en a sept qui servent à la protection des forêts et les deux autres — amphibies aussi, ce qui fait neuf — ne servent pas à la protection des forêts.

M. LAPORTE: M. le Président, je dois comprendre, pour qu'on ne joue pas inutilement sur les mots, qu'il y a neuf avions amphibies qui sont la propriété du gouvernement. D'accord?

M. JOHNSON: C'est ça.

M. LAPORTE: Bon. Est-ce qu'il y a un hélicoptère qui est également la propriété du gouvernement?

M. LIZOTTE: Oui.

M. LAPORTE: Est-ce qu'il y a un DC-3 qui sert pour le transport du personnel du gouvernement au ministère des Transports et Communications?

M. LIZOTTE: Oui.

M. LAPORTE: Est-ce qu'il y a également un avion Beechcraft qui sert pour le transport du personnel du gouvernement?

M. LIZOTTE: Effectivement, oui.

M. LAPORTE: Cela ce sont des avions qui — je pose la question au ministre — datent d'un certain nombre d'années? Quel est l'âge du DC-3?

M. JOHNSON: Il y en a qui ont perdu leurs dents!

M. LIZOTTE: Il a 24 ans.

M. LAPORTE: Il a 24 ans. Est-ce qu'on me dira également quel est l'âge du Beechcraft?

M. LIZOTTE: il a neuf ans.

M. LAPORTE: Il a neuf ans. Est-ce que ces deux avions, de 24 ans pour le DC-3 et de 9 ans pour le Beechcraft sont, les avions les plus récents qui sont actuellement la propriété du ministère des Transports et Communications?

M. LIZOTTE: Pas précisément.

M. LAPORTE: Est-ce qu'il y a un avion qui serait beaucoup plus récent? Ou je vais poser une question différente. Est-ce qu'il y a, propriété du gouvernement, un avion qui ne serait pas mu par des moteurs à pistons?

M. LIZOTTE: Il existe un avion qui a été acheté plus récemment que les autres.

M. LAPORTE: Plus récemment que les autres. Je vais me permettre de donner encore un coup de main au ministre, de l'aider» Est-ce qu'il ne s'agirait pas d'un avion de type DH-125?

M. GRENIER: C'est ça!

M. LAPORTE: On a toujours dit que les meilleurs questions sont posées quand on connaît les réponses. Est-ce que cet avion a été utilisé par le gouvernement depuis le 16 juin 1967, ou plutôt 1966?

M. JOHNSON: Je l'espère.

M. LIZOTTE: Oui. Il a été utilisé par le gouvernement et par les membres de l'Opposition.

M. LAPORTE: Cet avion a été utilisée par le gouvernement et par des...?

M. LIZOTTE: Des membres de l'Opposition.

M. LAPORTE: Oui, oui, par des membres de l'Opposition, Est-ce que le ministre aurait l'obligeance de me dire à quel moment un membre de l'Opposition a pu nolisier l'un quelconque des avions du gouvernement pour un voyage?

UNE VOIX: Le député des Iles-de-la-Madeleine.

M. LESAGE: Pas nolisé.

M. LIZOTTE: Pas nolisé.

M. LAPORTE: Bon! Alors est-ce que le ministre me dirait combien de voyages le DH-125 a effectués du 16 juin 1966 jusqu'à récemment?

M. PINARD: Plusieurs.

M. LIZOTTE: Au 24 janvier inclusivement, 356 vols auraient été effectués et actuellement il y en a environ de 800 à 850.

M. LAPORTE: Combien?

M. LIZOTTE: De 800 à 850.

M. LAPORTE: De 800 à 850.

M. LIZOTTE: Je ferai remarquer que ceci couvre tous les ministères et même les vols pour aller chercher les malades.

M. LAPORTE: Je prends pour acquis, suivant la réponse qui a été fournie à cette Chambre par le ministre à une question posée le 19 avril 1967, que du 16 juin 1966 jusqu'au 16 avril 1967, le DH-125 a effectué 269 voyages dans la province de Québec. Est-ce qu'il s'agirait du même avion auquel se référerait un journaliste de Québec dans l'édition de l'Action Catholique d'aujourd'hui même, mardi le 23 mai, et qui était décrit comme ceci: « Rayonnant comme le soleil printanier qui faisait flamboyer les ailes du réacté acheté par le gouvernement Lesage, M. Daniel Johnson en descendit la serviette bourrée de promesses. » Est-ce que dans cette serviette — je pose la question au ministre des Transports et Communications — est-ce que dans cette serviette bourrée de promesses il y avait encore celle de vendre le DH?

M. LIZOTTE: M. le Président, le député de Chambly vient de faire allusion à une serviette bourrée de promesses qui ne m'appartient pas. Comme je ne sais pas ce qu'il y a dedans, elle appartient au premier ministre, il répondra pour moi.

M. LAPORTE: Alors je vais poser une autre question au ministre. Est-ce que, dans sa serviette à lui, il y a...

M. JOHNSON: Non, mais est-ce que je pourrais répondre?

M. LAPORTE: Je vais vous poser la question à vous après.

M. JOHNSON: Non, non.

UNE VOIX: Vous la poserez après?

M. LAPORTE: Je voudrais simplement demander au ministre s'il retrouverait dans sa serviette à lui cette déclaration qu'il faisait quelques jours après avoir été assermenté à l'effet qu'il n'avait pas l'intention de vendre le DH-125.

M. LIZOTTE: Je ne l'ai pas vendu non plus.

M. LAPORTE: Alors comment puis-je — je le demande toujours au ministre — comment puis-je réconcilier cette déclaration qu'il avait faite et ce fait qu'il constate ce soir avec ce qu'avait déclaré le premier ministre en Chambre à l'effet que bientôt il allait demander des soumissions pour la vente de l'avion?

M. JOHNSON: M. le Président...

DES VOIX: Ah!

M. LAPORTE: Il va atterrir.

M. JOHNSON: M. le Président, le député de Chambly vient de dire que je vais atterrir, j'ai un conseil à lui donner: Otez-vous de la piste, vous allez vous faire écraser.

M. TREMBLAY (Bourassa): Il n'y a pas de danger, nous ne sommes pas là.

M. JOHNSON: M. le Président, dans le gouvernement actuel il y a des ministres, il y a un cabinet. La décision que j'ai annoncée en cette Chambre, c'est la décision du cabinet.

M. LAPORTE: Est-ce que je dois comprendre, M. le Président, que le gouvernement de la province de Québec — décision du cabinet dans un gouvernement qui se veut progressiste — qui a à sa disposition un DC -3 qui a 24 ans, qui a à sa disposition un Beechcraft qui a 9 ans, songe à vendre un avion tellement utile que, du 16 juin

1966 au 16 avril 1967, il a effectué dans la province de Québec 289 voyages? Je voudrais poser au ministre la question suivante:

Quelle est, à son avis — et je vais comprendre qu'il consulte les fonctionnaires autour de lui — quelle est, à son avis, la proportion des voyages, sur 300 par exemple, faits par des ministres et la proportion de voyages faits pour d'autres fins dans la province de Québec?

M. JOHNSON: M. le Président, pendant que le ministre consulte ses officiers, je voudrais dire à cette Chambre que la décision du cabinet de mettre en vente ou de demander des offres pour l'achat du jet était une décision à laquelle nous en étions venus à la suite d'études préliminaires. Mais on nous a représenté qu'il fallait attendre, qu'il ne pouvait être question de vendre le jet pendant la période de l'Expo, à cause du besoin croissant de transport, entre Montréal et Québec particulièrement...

M. WAGNER: Quel patinage!

M. JOHNSON: Mais...

M. CHOQUETTE: Qui a fait ces représentations-là?

M. JOHNSON: ... les officiers du ministère des Transports et Communications...

M. CHOQUETTE: Vous ne vous en êtes pas aperçu par vous même? Cela vous prenait des représentations?

M. JOHNSON: Il y avait d'autres...

M. LAPORTE: Est-ce surtout pour...

M. JOHNSON: ... façons et aussi d'autres avions.

M. LAPORTE: ... transporter des visiteurs?

M. JOHNSON: Non, mais, entre autres, évidemment. On comprend qu'à cause de l'Expo, il y a beaucoup plus de trafic. On sait par exemple que la province de Québec a gracieusement offert un voyage de quatre jours à Leurs Altesses royales de Belgique qui se sont servi du jet pour aller dans le Grand-Nord. Et il y a d'autres voyages projetés pour des visiteurs de marque. Tout cela vient s'ajouter déjà à un trafic assez considérable. Evidemment, l'avion ne pourrait pas être livré avant d'être remplacé par un au-

tre avion qui pourrait être d'un autre type et qui pourrait coûter probablement meilleur marché.

Mais toute cette question est à l'étude, M. le Président. Il y a un problème de portée générale dans la province, c'est celui de l'accessibilité de tous les gens à des moyens de transport. Nous avons une vue assez globale de tout le problème. Des études se poursuivent actuellement...

M. CHOQUETTE: Vous parlez comme le général de Gaulle. Ce n'est pas si mal.

M. JOHNSON: Attention au colonialisme.

M. CHOQUETTE: Il ne faut pas critiquer.

M. JOHNSON: Comme diraient vos complices d'Ottawa: Attention au colonialisme.

Je m'excuse auprès du député d'Outremont, il est peut-être dans le groupe pro-québécois et non pas dans le groupe fédéral.

M. CHOQUETTE: Non, mais vous suivez les journaux, d'après ce que je vois.

M. JOHNSON: Pardon?

M. CHOQUETTE: Vous suivez les journaux, malgré vos voyages.

M. JOHNSON: Ah oui! on se renseigne vite.

M. le Président, il y a, dans la province, un problème majeur, c'est celui du transport. Personnellement, je crois que les routes de l'avenir, c'est l'avion, les voies aériennes, surtout quand on songe au développement du Grand-Nord. Nous voulons mettre en valeur nos ressources naturelles de l'Ungava. Nous sommes conscients du fait que le travail de prospection et de développement est actuellement au ralenti pour diverses causes, dont les unes dépendent d'une politique fiscale éventuelle, de l'incertitude dans laquelle se trouvent certaines compagnies, mais une autre cause dépend de la province, en partie du moins, c'est cette question de transport. Nous aimerions que le Québec se développe rapidement et nous aurons besoin de plusieurs aéroports, nous aurons besoin d'un système intégré de transport aérien si nous voulons réellement mettre en valeur tout le territoire.

M. CHOQUETTE: C'est pour l'atterrissage du satellite.

M. JOHNSON: J'ai hâte, M. le Président...

Non, le satellite... Ah! nous étudions la suggestion du député de Notre-Dame-de-Grâce qui voulait nous faire acheter des installations à Highwater.

M. CHOQUETTE: Le Secrétaire de la province l'avait traité de lunaire, quand le député de Notre-Dame-de-Grâce avait parlé de ça.

M. JOHNSON: Pardon?

M. CHOQUETTE: Le Secrétaire provincial l'avait traité de « lunaire » quand le député de Notre-Dame-de-Grâce avait parlé de ça en Chambre.

M. JOHNSON: Non, non.

M. LEDUC (Taillon): Oui, oui.

M. JOHNSON: Cela doit être une faute de frappe, dans la transcription des débats, parce que ce n'est pas « lunaire » que je disais.

M. CHOQUETTE: Qui est frappé?

M. LEDUC (Taillon): C'est amusant, M. le Président, de constater que nos idées sont assez souvent acceptées.

M. KIERANS: Trois ou quatre mois après.

M. JOHNSON: Non, mais le député de Taillon ne va pas s'imaginer que les installations de Highwater sont organisées pour lancer des satellites de communication de 500 livres, 1,000 livres ou 15 livres.

M. KIERANS: Pour les stagiaires de nos universités, c'est mieux que votre arrangement.

M. JOHNSON: Pardon?

M. KIERANS: On va en discuter, quand on parlera de votre budget.

M. JOHNSON: M. le Président, donc, le problème de transport aérien doit être envisagé d'une façon globale, il doit aussi être envisagé de façon pratique. J'ai l'impression, en surface du moins, qu'il y a là un travail à faire, qui ne dépend pas nécessairement du ministère des Transports et Communications. C'est un peu plus de rationalisation dans tout le transport. Nos officiers voyagent beaucoup, les ministres sont appelés à voyager très souvent; nous songeons à coordonner le transport et les réservations.

Nous songeons à utiliser les services professionnels, sans qu'il en coûte plus cher à la province, de façon à assurer plus d'efficacité à un coût moindre. En résumé, l'avion qui n'est pas à piston...

M. LAPORTE: Qui n'est pas quoi?

M. JOHNSON: ... qui n'est pas à piston, comme a dit le député de Chambly, cet avion sert actuellement...

M. LAPORTE : il sert même beaucoup.

M. JOHNSON: ... et il serait tout simplement stupide — j'utilise une comparaison que tout le monde comprend bien — d'avoir dans sa commune une voiture très dispendieuse et de ne pas s'en servir.

M. LAPORTE: C'est ça.

M. JOHNSON: Si elle est dispendieuse, elle se déprécie quand même, M. le Président, et il faut évidemment l'utiliser pendant qu'on l'a.

M. CHOQUETTE: Mais est-ce qu'on peut se l'acheter?

UNE VOIX: Est-ce qu'elle est moins dispendieuse que le DC-3?

M. JOHNSON: Cela ne veut pas dire cependant qu'on a...

M. ROY: il n'a rien compris à tout ça.

M. JOHNSON: ... eu raison d'acheter une voiture dispendieuse. Une fois qu'on est collé avec, il serait stupide de ne pas s'en servir, c'est aussi simple que ça.

M. LAPORTE: M. le Président, j'ai été fort impressionné par les déclarations et la dialectique du premier ministre sur la nécessité d'améliorer le transport aérien dans la province de Québec, mais je suis en même temps extrêmement étonné des conclusions auxquelles il en vient. Quant au DH, je vais maintenant tenter d'illustrer la logique de son point de vue en posant quelques questions au ministre des Transports.

Le ministre des Transports nous dirait-il quel est, par comparaison avec le DC-3 à piston, le coût de fonctionnement du DH réacté au mille?

M. LESAGE: Au mille.

M. LAPORTE: Enfin, si vous connaissez ça, donnez-nous la réponse, autrement laissez-nous...

M. LIZOTTE: \$0.55 pour celui qui n'a pas de piston, puis \$1.00 pour l'autre.

M. LESAGE: \$1 pour le DC-3, puis \$0.55 pour le DH.

M. LAPORTE: Alors, M. le Président, si je comprends bien, le DH coûte \$0.55 le mille et le DC-3 coûte \$1 le mille.

M. LIZOTTE: C'est ça.

M. LAPORTE: Et on veut garder le DC-3, et vendre le DH! Etant donné premièrement que la décision de vendre le DH est prise par le cabinet, étant donné, deuxièmement, que le premier ministre vient d'annoncer qu'on va augmenter la flotte d'avions, je veux demander au ministre quel avion on a décidé d'acheter pour remplacer le DH.

M. LIZOTTE: Ce sont des décisions qui se prendront au conseil des ministres, il n'y a rien dans les crédits à l'heure actuelle pour acheter des avions.

M. LAPORTE: Oui, oui, d'accord. Est-ce que je dois comprendre? Bon, très bien, il n'y a absolument rien, si je comprends bien, au budget pour acheter des avions.

M. LIZOTTE: Pas à cet article-là.

M. LAPORTE: Est-ce que je dois comprendre que la décision de vendre le DH a été prise avant même qu'on ait fait enquête pour savoir par quoi on allait le remplacer?

M. LIZOTTE: Non, M. le Président.

M. LAPORTE: Alors, je dois conclure qu'une enquête a été faite par le ministère des Transports et Communications sur le type d'avion qui allait remplacer le DH.

M. LIZOTTE: Une enquête a lieu. Elle continue, elle n'est pas terminée.

M. LAPORTE: Elle n'est pas terminée. Alors, j'en viens encore une fois à la conclusion que la décision de vendre le DH, qui coûte \$0.55 le mille alors que le DC-3 coûte \$1 le mille, a été prise avant que l'enquête sur le remplace-

ment ne soit terminée, avant que le ministre n'en soit venu à des conclusions.

M. LIZOTTE: Tout à l'heure, le député de Chambly m'a posé une question. Je lui ai répondu. Il a fait allusion à une déclaration que j'ai faite à l'effet que le DH-125 ne serait pas vendu, et je lui ai répondu à ce moment-là. Quelques minutes après, il nous revient et il me prête des déclarations que j'aurais faites et qui seraient contraires à celles auxquelles il a fait allusion.

M. LAPORTE: Est-ce que je dois tenir pour acquis que le ministre va avoir raison contre le premier ministre qui dit qu'il va être vendu alors que le ministre dit qu'il ne sera pas vendu? Est-ce qu'on peut savoir qui des deux a raison?

M. JOHNSON: Nous allons nous entendre. Je pense que le député de Chambly aurait été bien inspiré de laisser le député de Marguerite-Bourgeoys débattre cette question,

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aurai des questions à poser, ça s'en vient.

M. JOHNSON: Parce que le député de Marguerite-Bourgeoys en connaît certainement plus sur le sujet que le député de Chambly.

M. LAPORTE: On va voir ça tout à l'heure.

M. JOHNSON: D'abord, quand on parle de \$0.55 le mille et de \$1 le mille, il faut bien s'entendre. Cela est le prix du carburant, des dépenses d'exploitation, ça ne tient pas compte de la dépréciation, ça ne tient pas compte d'une foule d'autres facteurs.

M. LESAGE: C'est ça.

M. KIERANS: Donnez-nous le coût exact.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et de l'économie du temps des ministres.

M. JOHNSON: Pardon?

M. KIERANS: Donnez-nous le coût exact dans ce cas. Est-ce que vous l'avez?

M. JOHNSON: Oui. D'ailleurs le coût a été calculé du temps de nos honorables amis. Quand le DH est employé pendant une heure par un ministère, on envoie un compte au ministère en question pour un montant de \$200.

M. LESAGE: C'est le conseil de la trésorerie, ça.

M. JOHNSON: Sept personnes, huit passagers... en tout cas, c'est \$200 l'heure.

M. LAPORTE: Vous leur chargez \$145 de trop!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aurais une question.

M. JOHNSON: J'ai la parole. Si on veut bien attendre un peu, être un peu patient. Le DC-3, qui transporte...

M. LESAGE: Vingt.

M. JOHNSON: ... vingt personnes ne coûte au ministère qui l'emploie que \$100 l'heure.

M. LESAGE: Oui, mais combien de milles?

M. LAPORTE: Combien de milles à l'heure? On va venir à ça aussi. Est-ce que le premier ministre pourrait demander au monsieur qui est à côté de lui quelle est la moyenne de passager par avion par voyage? Il va se faire répondre que c'est quatre ou cinq personnes par voyage. Si l'avion a vingt places, la moyenne par voyage est de quatre ou cinq.

M. JOHNSON: Tout dépend.

M. LAPORTE: Tout dépend? Mais ça dépend du nombre de gens qui montent à bord.

M. JOHNSON: Encore là, il y a vingt façons de calculer ça. Il reste qu'il y a d'autres provinces... il y en a une entre autres, aussi considérable que la nôtre, plus considérable à tous points de vue, population, richesse, budget, revenu per capita, où on s'est contenté d'un avion de \$500,000....

M. LAPORTE: Quel type d'avion?

M. JOHNSON: ... qui peut atterrir sur une piste de 500 pieds.

M. LESAGE: Quelle sorte d'avion?

M. LAPORTE: Est-ce que c'est un turbo-réacteur?

M. JOHNSON: ... qui va un peu moins vite...

M. LESAGE: Quelle sorte d'avion?

M. LAPORTE: Est-ce que le premier ministre sait quel type d'avion?

M. JOHNSON: ..., qui peut atterrir pratiquement à tous les endroits dans la province.

M. LESAGE: Non, c'est faux.

M. JOHNSON: ... qui est certifié pour aller partout, alors que le DH...

M. LESAGE: Quel type d'avion?

M. JOHNSON: ... lui, évidemment, il a certains caprices. Il ne peut atterrir que sur des pistes de 3,500 pieds, 3,200 pieds.

M. LESAGE: Non, non. Il prend moins long que le DC-3.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moins d'espace que le DC-3.

M. JOHNSON: Jusqu'à tout récemment, il n'était certifié que pour des pistes pavées. Je comprends que, depuis un certain temps, il est certifié pour des pistes qui ne sont pas pavées.

M. LESAGE: Oui, mais ce n'est pas un turbo peut atterrir là.

M. LAPORTE: L'un des problèmes qu'ils se sont posés; on a probablement étudié quelques avions avant d'acheter celui-là.

Vous l'imaginez bien! C'est que le turbo-réacté ne peut pas se poser sur nos pistes en gravier, parce qu'il endommagerait ses hélices. Alors, si c'est ce que le premier ministre veut acheter, un turbo-réacté, cela ne fonctionnera pas.

M. JOHNSON: On a étudié très fort. Là où on a étudié aussi, on a engagé la province dans une dépense de \$20 millions...

M. LAPORTE: Ah! les « water bumper », on va y venir tout à l'heure. On éteindra le feu tout à l'heure.

M. JOHNSON: On a fait ça en hâte, on a signé ça en coupant tout le « red tape », en ne faisant pas autoriser selon les formalités normales...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est absolument faux, M. le Président.

M. JOHNSON: Cela pressait, le 27 avril, cela...

M. LAPORTE: Est-ce qu'on peut demander au premier ministre de ne pas provoquer un débat dans un débat?

M. JOHNSON: ... pressait de donner une commande...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Patinage de fantaisie!

M. JOHNSON: ... de \$20 millions. Cela pressait, ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, le ministère des Terres et Forêts trouvait ça.

M. JOHNSON: Oh oui! cela pressait. C'était une urgence capitale et pratiquement électorale.

M. LEDUC (Taillon): M. le Président, est-ce que le député de Bagot pourrait revenir aux avions dont on discute actuellement?

M. JOHNSON: Oui, oui. Mais on va regarder tout le problème des avions. On aurait pu évidemment étudier d'un peu plus près ses possibilités d'utilisation et de location. On immobilise \$20 millions. Je dois dire cependant à cette Chambre que les plans sont actuellement en élaboration pour l'utilisation optimale ou maximale de cette flotte dont nous deviendrons propriétaire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est pas nouveau, M. le Président!

M. JOHNSON: Oui, c'est nouveau.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non! On savait que cela pouvait être utilisé pour le transport quand le contrat a été signé. Oui, et que c'était facilement convertible.

M. JOHNSON: Oui? Cela s'est signé bien vite, donc, ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, je regrette infiniment. Le premier ministre n'est pas renseigné sur l'époque.

M. JOHNSON: L'ancien ministre pourrait peut-être nous expliquer...

M. LESAGE: Cela a été extrêmement long.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela a été très, très long. Deux ministres sont passés à ce ministère avant que cela se décide.

M. LESAGE: Oui, cela a pris plusieurs mois.

M. JOHNSON: Oui, mais c'est drôle, mais à un moment donné, il y a eu une accélération.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, il y a eu une décision de prise.

M. LEDUC (Taillon): Et ça marchait dans le temps qu'on était là, aussi.

M. JOHNSON: Entre le 18 avril et le 28 avril, ah! là, on a fonctionné vite. Là, on était dans l'ère du jet, à partir du...

M. LAPORTE: Vous êtes encore en DC3, vous autres.

M. LACROIX: Pour un gars qui parle de satellite, il ne faudrait pas embarquer dans ce sujet-là.

M. JOHNSON: A partir du déclenchement...

UNE VOIX: Non, ils sont en Otter.

M. JOHNSON: A partir du 18 avril, qui était la date d'émission des mandats...

M. LAPORTE: Nous étions seulement en réacté et ils sont rendus en satellites, eux!

M. JOHNSON: Oui, oui. La date du déclenchement des élections est le 28 avril, et il y a eu une accélération formidable...

M. LESAGE: Non, le 18 avril.

M. JOHNSON: Oui, entre le 18, date du déclenchement des élections, et le 28, date de signature du contrat par l'honorable ministre, ah! là, on a fonctionné rapidement; là, on y est allé à fond de train.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le contrat a été signé avant, M. le Président.

M. LEDUC (Taillon): M. le Président, cela a bougé pendant six ans.

M. JOHNSON: Avec qui le ministre du temps a-t-il négocié?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Prési-

dent, il faut que je rétablisse les faits. Ce contrat a été signé avant que l'élection ne soit déclenchée, et je dirais plus, le sous-ministre des Terres et Forêts était présent lors de la signature du contrat.

M. JOHNSON: A quelle date a-t-il été signé?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je n'ai pas ça en mémoire. Vous l'avez devant vous, sûrement que le ministre des Transports et Communications peut se référer aux informations qu'il a devant lui. Je me souviens pertinemment que le sous-ministre des Terres et Forêts était parti de Québec et venu à Montréal pour assister à la signature de ce contrat, et je me souviens que ce n'était pas dans une période électorale.

M. JOHNSON: Ah, non! le 3 mai, ce n'était pas une période électorale!

UNE VOIX: Elle parle trop, elle, là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je m'en souviens.

M. LESAGE: Est-ce que vous avez l'arrêté ministériel?

M. JOHNSON: La mauvaise mémoire dont fait preuve, ce soir, le député de Marguerite-Bourgeoys...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah non! pas du tout. Si je n'étais pas sûre, je ne le mentionnerais pas.

M. JOHNSON: M. le Président, avec cette mauvaise mémoire, évidemment, elle ne se souviendrait pas avec qui elle a négocié si rapidement entre le 18 avril et le 3 mai.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah! c'est absolument faux!

M. JOHNSON: Qu'est-ce qui pressait tant pour signer ça avant les élections?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, il y a eu un travail considérable de fait par le ministre des Terres et Forêts et par le ministre de l'Industrie et du Commerce, le député de Bonaventure, et le travail s'est poursuivi pendant des mois.

Le député de Notre-Dame-de-Grâce du temps a travaillé également, à cause de ses connaissances dans le domaine financier et à cause de

ses talents d'administration. J'étais très contente d'avoir sa collaboration à cette occasion.

M. JOHNSON: Est-ce, en parlant du député de Notre-Dame-de-Grâce, « connaissances » dans le sens de relations dans le domaine des finances? Non?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pardon, M. le Président?

M. LESAGE: Non, le député de Notre-Dame-de-Grâce avait vu à la négociation de ce contrat à titre de vice-président du Conseil de la trésorerie...

M. JOHNSON: Ah bon!

M. LESAGE: ... où l'affaire avait été discutée à fond. La question était assez urgente, parce que le gouvernement français était disposé à s'engager pour dix avions, à la condition que le gouvernement du Québec s'engage pour vingt avions. Il fallait prendre l'engagement, il fallait le prendre rapidement vis-à-vis Canadair, si nous voulions avoir les conditions convenables et avantageuses qui étaient offertes. C'est la raison pour laquelle à une date dont je ne me souviens pas exactement, le contrat a été signé, ça n'avait rien à voir avec les élections. C'était surtout pour s'assurer de la participation du gouvernement français et du gouvernement d'autres provinces qui s'étaient engagés à acheter un certain nombre d'avions. Ces avions, avec les 20 que le gouvernement du Québec s'engageait à acheter, faisaient le nombre minimum requis par Canadair.

C'était une question d'affaires, purement d'affaires. C'était pour la protection des forêts, non pas pour le transport du premier ministre actuel ou de l'ancien premier ministre, mais ces avions, comme l'a dit tout à l'heure le député de Marguerite-Bourgeoys, étaient convertibles et, l'hiver, pouvaient être employés pour le transport et de personnes et de marchandises. Le gouvernement d'alors escomptait que ces avions pourraient être utilisés l'hiver pour le transport des malades, pour le transport des policiers, des prisonniers etc, lorsqu'ils n'étaient pas utilisés comme hydravions pour l'extinction des feux de forêts. C'était une question d'affaires, c'était une excellente affaire comme l'achat, d'ailleurs, du DH-125 a été une excellente affaire.

Je suis sûr que, si le gouvernement aujourd'hui n'est pas en mesure de ce côté de remplir sa promesse électorale de vendre cet avion, mais songe plutôt, d'après ce que nous en sa-

vons, à en acheter un autre de même nature, c'est à cause du coût très peu élevé de fonctionnement de cet avion au mille, à cause du fait qu'il exige une piste moins longue même que le DC-3, à cause du fait que les avions, par exemple, comme les F-27 dont on a parlé, les avions turbopropulsés ont des hélices qui touchent presque à terre. Alors, l'hiver, sur les pistes de gravier, c'est très dangereux, et il est presque impossible de les utiliser. Je comprends que l'utilisation du DH-125 sur les pistes de gravier est aussi difficile parce qu'il y a le risque, à cause de l'aspiration qui se fait dans les moteurs. On aspire ainsi des cailloux et il faut être prudent. Bien oui, d'accord. Mais quand même il est certain, que l'avion qui s'est avéré le plus utile quand on constate la moyenne de passagers qui voyagent dans les avions du gouvernement, lorsqu'il s'agit de passagers, c'est encore le DH-125, c'est celui qui est le plus économique, surtout au prix où il a été payé, parce qu'il a été payé très bon marché. Aujourd'hui, le gouvernement actuel pourrait le vendre beaucoup plus cher, c'est vrai. Mais si le gouvernement actuel voulait acheter un avion qui donnerait un service comparable, eh bien, il devrait également le payer beaucoup plus cher comparativement que cet avion — toutes choses étant relatives — a été payé dans le temps. Nous considérons que le gouvernement d'alors a fait un excellent marché. Le gouvernement actuel hésite beaucoup, et je le comprends, je le comprends parfaitement.

Ce n'est pas moi qui va reprocher au premier ministre actuel de ne pas tenir ses promesses électorales de ce côté parce que s'il tenait cette promesse électorale ce serait au détriment des intérêts des contribuables. Mais il le réalise et il l'admet tacitement en ne le vendant pas...

M. LAPORTE: Le ministre des Transports l'admet.

M. LESAGE: ... et le ministre des Transports l'a admis lui-même. Je suis convaincu que, le premier ministre y songe sérieusement, et il attend plutôt la fin de l'Expo pour prendre les dispositions nécessaires pour en acheter un deuxième qui rendrait les mêmes services.

M. JOHNSON: A mesure que le chef de l'Opposition avance en âge il s'approche...

M. LESAGE: Le premier ministre avance exactement de la même façon.

M. JOHNSON: J'avance de la même façon,

mais seulement il arrive que le chef de l'Opposition s'approche de son maître et qu'il a lui aussi une boule de cristal, apparemment, comme le regretté ancien premier ministre du Canada. Le chef de l'Opposition a l'air de vouloir prendre pour nous des décisions. Je ne veux pas entrer dans les détails techniques. D'ailleurs, je ne m'y connais pas tellement, je ne veux pas faire de comparaisons sur les turbopropulsés avec...

M. LESAGE: Vous êtes plus avancés que nous, c'est en haut, les satellites.

M. JOHNSON: Une chose dont, je me suis rendu compte...

M. LAPORTE: Imaginez-vous, ils nous ont dit que nous autres on était dans les nuages, imaginez-vous! On va atterrir à part de ça!

M. JOHNSON: L'ancien gouvernement faisait tout à moitié. Quant à se lancer en l'air, allons-y donc pour vrai!

M. LAPORTE: C'est ça, quand ils ne vous voient plus vous êtes très bien.

M. JOHNSON: L'ancien gouvernement avait peur de se lancer en l'air et arrêtait dans les nuages. Nous on saute par-dessus les nuages.

M. LAPORTE: C'est ça, on ne les voit plus!

M. JOHNSON: Cela c'est...

M. LAPORTE: On ne les voit plus... et à un moment donné on ne les retrouvera plus jamais!

M. LACROIX: Vous allez pouvoir rester immobiles!

M. JOHNSON: Avant longtemps, nous serons rendus avec les anges, mais je ne verrai aucun membre de l'Opposition dans ce groupe-là.

M. LAPORTE: C'est vrai, parce qu'on sait que qui veut faire l'ange fait la bête souvent.

M. JOHNSON: Oui, oui.

M. LAPORTE: Alors vous ne nous trouverez pas là!

M. JOHNSON: Alors ils sont retombés dans l'Opposition, les bêtes, on voit ça.

M. LEDUC (Taillon): Celle-là est moins drôle!

M. JOHNSON: M. le Président, dans une autre province qui a une population plus nombreuse que la nôtre, on a acheté pour ce service un avion qui peut atterrir sur des pistes très courtes, des pistes même en herbe.

M. LAPORTE: En herbe?

M. JOHNSON: Oui, 500 pieds en plein centre, je ne nommerai pas la province mais en plein centre de Toronto...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est de l'utopie ça!

M. JOHNSON: ... et c'est un avion qui peut transporter 14 passagers et qui en moins de vingt minutes peut être transformé...

M. LAPORTE: A 500 pieds, un par pied.

M. JOHNSON: ... et servir à la lutte...

M. LAPORTE: En chaloupe!

M. JOHNSON: ... contre les feux de forêt. Alors vous voyez que c'est une question de mesure, mais une fois qu'on l'a la grosse voiture dispendieuse...

M. LAPORTE: C'est ça.

M. LESAGE: Elle n'est pas grosse, elle est petite.

M. JOHNSON: ... cela ne serait pas pratique de ne pas l'utiliser...

M. CHOQUETTE: Alors gardons-là!

M. JOHNSON: ... car, j'apprendrai ça au député de Bourassa, ça se déprécie quand même.

M. LEDUC (Taillon): Mais c'est pratique quand même de s'en servir!

M. JOHNSON: Il y a danger que ça rouille.

M. PINARD: C'était le temps d'en parler durant l'élection par exemple!

M. JOHNSON: Il faut quand même garder l'installation de garage, d'espace, tout cela ça nous coûte quand même de l'argent. Alors, quand on a un jouet dispendieux, alors mon Dieu on s'en sert.

M. PINARD: Bien oui!

M. LAPORTE: Quand on a promis de le vendre, on l'oublie.

M. JOHNSON: Pardon?

M. LAPORTE: Quand on a promis de le vendre, on l'oublie!

M. JOHNSON: En temps et lieu on verra!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A la veille de la prochaine élection!

M. LAPORTE: Vendez donc le DC-3.

M. JOHNSON: Quelle page ça du programme?

M. LAPORTE: Quoi donc? Que vous allez vendre ça?

M. JOHNSON: La promesse.

M. LAPORTE: Dans toutes les pages des journaux dans toute la province.

M. PINARD: Au chapitre des promesses démagogiques!

M. LAPORTE: Vous ne vous êtes pas entendu?

M. JOHNSON: Non, non.

M. TREMBLAY (Bourassa): L'enquête n'était pas faite.

M. JOHNSON: Elle n'était pas terminée!

M. PINARD: C'est pour ça qu'ils en promettaient.

M. JOHNSON: Maintenant disons que je compte sur les prières de l'Opposition qu'il ne nous arrive pas d'accident.

M. LAPORTE: C'est ça. Où est-ce qu'on va mettre ça...

M. JOHNSON: Nous avons d'excellents pilotes...

M. LAPORTE: A côté des pistes...

M. LEDUC (Taillon): C'est vrai ça, il n'y a pas de problème avec la fonction publique de ce côté-là.

M. JOHNSON: ... d'excellents pilotes qui n'ont pas plus envie de mourir que nous autres.

M. LAPORTE: Je pensais qu'ils n'avaient pas pu se décider à vous permettre de le vendre!

M. JOHNSON: Non, je ne peux pas dire qu'ils ont fait une enquête pour le vendre. Il semble que le capitaine Gagnon a un faible pour cet avion.

M. LAPORTE: C'est ça.

M. PINARD: Il a raison aussi.

M. JOHNSON: Ils sont bons compagnons. Réellement il le manipule bien, mais il reste quand même, le capitaine Gagnon l'admettrait s'il pouvait parler en Chambre, que nous avons toujours hâte d'être arrêtés.

M. LAPORTE: Est-ce que c'est lui qui l'a fait flamboyer au soleil?

M. JOHNSON: C'est l'atterrissage qui me fatigue toujours un peu.

M. LAPORTE: Qui ça, le capitaine?

M. JOHNSON: Non.

M. BELLEMARE: Non, non.

M. JOHNSON: Le DC-8 atterrit beaucoup mieux...

M. LESAGE: Tout de même.

M. JOHNSON: ... que ce petit avion qui est porté à danser un peu en atterrissant.

M. LESAGE: Oui, mais c'est curieux, c'est un DC-8 qui est tombé à Ottawa avant-hier et non un DH-125.

M. JOHNSON: C'est une autre...

M. LAPORTE: Mais imaginez-vous celui qui atterrit dans 500 pieds, il descend à la verticale. Vous n'aimerez pas mieux ça.

M. JOHNSON: Il ne danse pas.

M. LAPORTE: Parce que les hélicoptères, je pense que le premier ministre n'aime pas ça.

M. JOHNSON: Non, franchement ce n'est pas ma veine les hélicoptères. Celui que j'avais pris récemment s'est écrasé et le pilote et le mécanicien sont morts tous les deux dans cet accident. Je sais que certains membres de l'Opposition auraient peut-être... non, non, ils ne sont pas méchants à ce point-là.

M. LAPORTE: Non, non.

DES VOIX: Non, non.

M. LEDUC (Taillon): Chacun son tour.

M. PINARD: Nous savons qu'il n'était pas prêt à partir.

M. JOHNSON: Oui, j'ai déjà été victime d'un accident d'hélicoptère et c'est moins drôle. Mais, à tout événement, avec les bons pilotes que nous avons, tant que nous l'aurons nous l'utiliserons pour les fins auxquelles il est destiné.

M. LEDUC (Taillon): Mais, M. le Président, est-ce qu'il ne serait pas plus pratique, étant donné tous les défauts du DH-125, de le vendre tout de suite et le remplacer immédiatement plutôt que d'attendre? Parce qu'à écouter parler le premier ministre, c'est épouvantable les défauts qu'il a, l'avion.

M. JOHNSON: C'est à cause de la période de l'Expo d'abord, et deuxièmement, le député de Taillon aurait dû écouter le député de Marguerite-Bourgeoys; ça prend du temps les négociations, la livraison...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, non, c'est le premier ministre qui a dit ça.

M. LEDUC (Taillon): Ah non! J'imagine que vous étudiez peut-être encore la possibilité de le remplacer.

M. JOHNSON: Oui, il y a d'autres solutions et il y a des plans aussi qui intéresseront cette Chambre quand nous pourrons les rendre publics, des plans...

M. LEDUC (Taillon): En temps et lieu, j'imagine.

M. LAPORTE: Ah, le premier ministre, plus il va, plus il m'épate. C'est un vrai « tireux de plans ».

M. JOHNSON: M. le Président, c'est la fa-

çon de travailler de l'Union Nationale, nous ne faisons pas de conférences de presse...

M. LAPORTE: Presque pas.

M. JOHNSON: ... nous préparons tranquillement notre travail, nous prenons un peu plus de temps...

M. LEDUC (Taillon): Tranquillement, pas vite.

M. LAPORTE: ... dans le soleil flamboyant.

M. JOHNSON: ... mais quand ça déboule, ça bouge pour vrai. Ce n'est pas seulement une belle grande conférence de presse, mais ça débouche sur des choses pratiques qui vont se faire.

M. CHOQUETTE: Je pense que le ministre des Transports et Communications n'est pas content du premier ministre, il est en train de lui voler le « show » ce soir.

M. JOHNSON: C'est une question de forme. Le ministre des Transports et Communications connaît son affaire...

M. CHOQUETTE: Bien oui, mais vous l'empêchez de parler.

M. JOHNSON: Non, j'ai parlé parce qu'il s'agissait d'une question de politique générale du gouvernement. Le ministre des Transports et Communications n'était pas tellement heureux de la décision, mais il a de la discipline, lui.

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui, vous, on vous entend souvent, mais le ministre on ne l'entend pas souvent.

M. JOHNSON: Il a de la discipline, celui-là.

M. LAPORTE: Il a de la discipline et puis il a toujours son avion à part ça.

M. JOHNSON: Imaginez un parti, même dans l'Opposition, qui impose une discipline: « Toi, tais-toi ou sors du parti, reste dans le corridor ou tu es dehors ». Imaginez, M. le Président, si ce parti nous envie d'avoir une certaine discipline; pas parfaite, non...

M. CHOQUETTE: Le député de Montmorency est souffrant pas mal.

M. ROY: Quand ils ne se promènent pas

dans le corridor, ils amènent les enfants à l'Expo.

M. CHOQUETTE: Le député de Montmorency...

M. JOHNSON: Mais il n'est pas encore dans le cabinet, je parle du cabinet.

M. CHOQUETTE: Oui, mais ça ne fait rien, il est quand même député.

M. JOHNSON: Non, non, il y a de la liberté dans le parti de l'Union Nationale...

M. LAPORTE: De quoi?

M. JOHNSON: ... une liberté qu'envient le député d'Outremont, le député de Dorion. Le député de Gouin aimerait ça être dans un parti où il pourrait s'exprimer librement.

M. KENNEDY: Voulez-vous les avoir?

UNE VOIX: Que Dieu nous en garde!

M. JOHNSON: M. le Président, j'ai entendu le député de Châteauguay me dire: Voulez-vous l'avoir en parlant du député de Gouin, du député de Dorion, du député d'Outremont, lequel des trois?

M. LAPORTE: On vous les échangerait pour qui?

M. KENNEDY: Je n'ai pas mentionné le député d'Outremont.

M. JOHNSON: Pardon?

M. LAPORTE: Non, on les garde!

M. JOHNSON: M. le Président, je prends note de l'offre du parti libéral de nous passer des députés...

M. LAPORTE: Tiens, il traverse.

M. TREMBLAY (Bourassa): On va le prendre.

M. JOHNSON: Je voudrais avertir l'Opposition de ne pas s'en faire, dès qu'il y aura des élections partielles ou autres...

M. LAPORTE: Oui.

M. JOHNSON: ... nous irons chercher des députés à notre goût.

M. LAPORTE: A votre goût! Parce que vous n'en avez pas actuellement? M. le Président, je proteste au nom de tous les députés de l'Union Nationale.

UNE VOIX: Il vous en manque.

M. JOHNSON: M. le Président, vous savez, je doute fort qu'on améliorerait le parti en incorporant le député de Gouin. D'ailleurs, c'est le député de Châteauguay qui nous l'a offert de même, comme si c'était un homme qu'on pouvait se transporter, se donner l'un à l'autre...

M. CHOQUETTE: Ce n'est pas gentil de parler ainsi d'un collègue.

M. JOHNSON: Non, non, je proteste au nom du député de Gouin.

M. CHOQUETTE: Ah oui! protestez.

M. LAPORTE: Vous faites bien.

M. JOHNSON: Tout de même, le député de Gouin absent de cette Chambre, qui se fait dire et qui va apprendre demain que le parti libéral nous a offert sa personne sans nous demander un seul sou. Il nous l'a offert gratuitement, mais je pense bien qu'il nous l'a offert à charge aussi d'assumer l'hypothèque.

M. LESAGE: Etes-vous prêts à payer avec le DH125?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président...

M. ROY: C'est une hypothèque à court terme.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... je n'étais pas ministre des Transports et Communications lorsque l'achat du DH 125 a été fait. Cependant, je dois dire à cette Chambre que, si je l'avais été, et avec les renseignements que j'ai obtenus par la suite et les études que j'ai faites, j'aurais signé la même transaction. M. le Président, personnellement, je n'ai aucune objection à ce que le présent gouvernement garde le DH-125...

M. JOHNSON: Merci.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... parce que je considère que c'est de la saine administration que d'utiliser ce type d'avion. Quand on voit des compagnies comme Simpson-Sears, comme Morgan, comme les grosses compagnies, No-

randa Mines et d'autres — qui ont quand même des budgets bien plus limités que le budget de la province — Quebec North Shore, et je pourrais en donner toute une liste de gens qui ont justement mis de côté le DC-3 parce qu'il coûte trop cher à réparer lorsque les parties sont usagées. Et, en même temps, M. le Président, tout à l'heure le premier ministre a mentionné que ce type d'avion coûtait \$200 l'heure.

\$200 l'heure pour le DH-125. Justement, je me suis renseignée, et un jet d'un type semblable, qui peut être nolisé et loué à Cartierville, coûte \$350 pour le voyage entre Québec et Montréal, \$350 pour un jet qui pourrait amener un ministre de Montréal à Québec et qui serait pris à Cartierville, alors que pour \$200, le DH-125 peut vous amener à Montréal et vous ramener dans le même temps, pourvu que les conditions atmosphériques soient propices.

Alors, pour toutes ces raisons, M. le Président, je ne vois pas... D'ailleurs, il est clair que le chef de l'Opposition du temps, durant la période électorale avait fait de l'électorisme, et les Québécois se rendent compte de cela, M. le Président. Il continue à en faire en disant qu'il va vendre... Il va être très gêné tout à l'heure quand il va essayer de le vendre, parce qu'il va pouvoir obtenir le même montant que le gouvernement de la province a payé dans le temps, et peut-être plus, M. le Président. J'espère qu'il aura au moins la franchise de le dire.

M. JOHNSON: Pourquoi pas?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: En plus, M. le Président, le premier ministre a mentionné que cela coûtait \$200 l'heure, mais il ne semble pas avoir calculé l'économie du temps que cela apporte aux ministres qui sont responsables quand même de l'administration d'un budget considérable, et je sais que même le ministre des Transports et Communications, si mes renseignements sont exacts — ils ne viennent pas du gouvernement, je dois le dire, ni des fonctionnaires — que lui-même l'a utilisé et c'est bien normal, et je le félicite. Je le félicite de continuer la politique progressive que le ministère des Transports et Communications avait lancée en 1960 et par la suite. Et maintenant, pour parler du...

M. LIZOTTE: Vous allez me mettre à la gêne.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Qu'est-ce qu'il dit?

M. LAPORTE: Il dit que vous allez le mettre à la gêne.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah! M. le Président, quand on continue une politique progressive, il ne faut pas être gêné. Au contraire, c'est le premier ministre actuel qui devrait être gêné ce soir.

J'aimerais maintenant parler de l'avion CL-215. Quand cet avion a été acheté, c'est à la suite — durant des mois et des mois — des demandes que nous recevions du ministère des Terres et Forêts, parce que les avions-citernes qui étaient utilisés, les Canso, on sentait qu'il fallait les remplacer dans peu de temps. Comme dans plusieurs pays, il y avait un besoin d'avions-citernes. Si cette commande n'avait pas été placée à Montréal, à Canadair, il y avait une forte possibilité que De Havilland ait eu un contrat similaire pour peut-être un autre type d'avion-citerne amphibie, pour combattre les feux de forêt. Je pense que c'est pour ça qu'il y a eu une étroite collaboration du ministre de l'Industrie et du Commerce avec le ministère des Terres et Forêts et celui des Transports et Communications.

Pour toutes ces raisons, M. le Président, je suis très fière d'avoir signé ce contrat qui a amené des activités, du travail dans la région de Montréal, et je considère que c'est une économie considérable, parce que le Canso actuellement utilisé ne peut pas être transformé pour transporter des passagers, ni pour transporter du fret, alors que le CL-215 peut l'être.

Pour toutes ces raisons, M. le Président, je félicite le ministre des Transports et Communications d'avoir continué la politique du ministère que j'ai dirigé pendant environ un an et demi.

M. COITEUX: M. le Président...

M. KIERANS: The negotiations dealing with the water bombers, Mr. President, began in the previous Fall. As Captain Gagnon well knows, he had received information from Mr. Hyndman of la maison du Québec à Paris, et je peux citer une lettre du 28 octobre 1965:

« Cher capitaine Gagnon,

Je viens d'apprendre que le gouvernement français a pris la décision d'acheter quatre appareils CL-215 de Canadair en 1967 avec des options de trois autres appareils supplémentaires pour chacune des années 1968 et 1969. »

Comme vous le constaterez, nous avons gagné la partie. The Prime Minister of the time asked to me to take a look at the costs of these transactions, I consulted with a number of people; we also employed as advisers, in the purchase of these water bombers, the firm of R. Dixon Speas Associates of New York which was the

firm responsible, if some of you remember for the report that advised the Federal Government that the reparations and the facilities for repairing airplanes, including the Viscount, should be moved from Winnipeg to Montreal in the interest of reducing the costs of Air Canada.

« We consulted with them, we had a very lengthy report from Dixon Speas in which they examined the needs of the Province of Quebec, in which they related these requirements to the following different planes which might have served our needs. They examined the possibilities or the suitability for Quebec requirements of the Piper plane, a Beaver float, a Stearman, a Beaver turbo-prop, a Cessna, an Otter, five others types of Cessnas, a Douglas, a Ford trimotor, a Beechcraft, a Transland, a Douglas DC-3, a Grumman, several kinds of Grumman aircraft, a Douglas B-26, a Lockheed, a PB-5A, a Canadair CL-215, a PB-4Y, a North American AG-1, a Boeing and a Martin Mars.

At the end of this examination, they recommended to us without reserve the purchase of the Canadair CL-215. In November 1965, the 16th, we also had our negotiations with the French Government, however, I think we were more concerned with negotiations which lead to increasing employment and increasing revenues for the workers of the Province. We were not as much in the air as in recent negotiations; I telephoned to Mr. Hyndman to make him aware of certain decisions taken by the Quebec Government.

il a répondu, le 16 novembre, ce qui suit:

« M. le ministre, je vous remercie de votre téléphone de la semaine dernière qui m'a permis de documenter à bon escient le comité de fonctionnaires français qui est chargé de réaliser l'achat de dix avions Canadair CL-215 destinés à combattre les feux de forêt. Je leur ai présenté l'offre du gouvernement provincial de contrôler pour eux la réalisation d'un contrat qu'ils passeraient directement avec Canadair.

« Mon collègue de l'ambassade, M. Charbonneau, avait obtenu essentiellement la même chose de la section de production pour la défense du ministère de l'Industrie. De toute manière, ils sont extrêmement désireux qu'il y ait une étroite coopération entre la France et le Québec pour l'entretien des avions et la gestion des pièces de rechange.

«Il a été entendu, à la réunion à laquelle j'ai assisté, qu'une lettre d'intention serait envoyée à Canadair vers le 15 novembre avec le texte qui serait acceptable par la France, une convention de location pour les quatre Canso qui leur seraient loués en 1966 par la société Canadair. De plus, quatre hauts fonctionnaires français se rendront au Canada dans la semaine du

28 novembre au 4 décembre. Au cours de cette semaine, nous prendrons contact non seulement avec Canadair, mais aussi avec les gouvernements fédéral et provincial. Vous aurez donc l'occasion de les convaincre, s'ils y a lieu, d'adopter la formule du contrôle par la province pour la réalisation de leur contrat avec Canadair.

« Je vous tiendrai naturellement au courant de tout nouveau développement qui pourrait survenir avant le départ pour le Canada des quatre fonctionnaires français.

« Veuillez croire, et. »

As my colleague, the Depute for Marguerite-Bourgeoys has emphasized, during all of this period of négociations, the Government was very conscious of the fact that there were many competitors seeking to supply the needs of water bombers for companies across the world. Canadair was only one of them, De Havilland in Ontario was an other and there was an other company in the United States whose name,... and South America, I forgot.

M. JOHNSON: The Honourable Member...

M. KIERANS: Now, the point we want to make is that...

M. JOHNSON: The Honourable Member might be ready to answer this question. How come that he has those documents? Where are they coming from?

M. KIERANS: These are all copies. These are all reports. Dozen of these folders were distributed around the Cabinet and if you wanted them all, you have copies. There is no problem with this. There are just copies. Dozens of them.

M. JOHNSON: What more documents does the Minister have that belong to the Government as such...

M. KIERANS: Well, you can examine my files if you want. Now, the problem that we were trying to secure was, for the Province of Quebec and for Canadair in particular, a new industry, or an industry which would undertake a new venture. The Government of France was in the biggest hurry because they had had a very serious forest fire in which I think six lives were lost - a number of lives were lost - and they were extremely anxious to renew their equipment. The sale of the French order, and I can cite from the copy of a letter which I had from Canadair, the French order for ten of these aircraft, the 215, is conditional upon our first

obtaining a commitment from Quebec for twenty. This is from Canadair.

In addition, we are obliged to procure and supply as we have seen from the other letter from Mr. Hyndman, four water bombers to be used by France on an interim basis pending delivery of the new aircraft. At the moment, after many weeks of protracted negotiations in Montreal and Paris, an understanding has been reached between the Canadian Government acting on behalf of France, and Canadair, which we are not able to conclude until we have obtained the Cabinet approvals, that is the approval of the Province of Quebec.

Now, what were some of the economic considerations guiding us in this? Canadair had projected a market, a minimum market of 120 planes, which meant that the sales in the Province of Quebec would be something of the order of \$94 million, which meant that Canadair would earn possibly, on these sales, a gross profit of something like \$12 million or \$14 million of which considerable taxes would accrue to the Province of Quebec. But when one considers the hundreds of people that would be provided with continuing employment, and the consequent salaries that would be paid, the taxes that would be gained from the increasing employment, it was mandatory that the Government undertake a number of studies and try to bring the negotiations to a successful conclusion. And this was done in the first or second week of May, I can cite a personal letter from the President of Canadair in which he said to me, in which he thanked me for whatever small part I played in these negotiations... really with the Deputy Minister of Finance, Mr. Cazavan, and the Deputy Minister of Revenue, Mr. Després, we examined the cost structures of these contracts... and in thanking me for whatever I had done in this area, he said as follows:

« As each day goes by we are growing more optimistic about the future of this program. Just in the past ten days — this was in May, and we made no electoral fuss about this — two serious additional and unsolicited inquiries have come in to Canadair, from the state of California and the government of Germany for proposals on thirty and ten Canadair crafts respectively. The German inquiry particularly is a very urgent one and we are hopeful of bringing it to an early conclusion. It is my firm conviction that the province of Quebec by its action in purchasing the first twenty aircrafts has launched what will become a highly successful new Canadian — c'est-à-dire Québec — Canadian aircraft program with a lengthy production life; continuous employment which in time, means substantial

employment of Quebec workers and considerable inflow of dollars from export sales. »

It was not taken in haste, it was not an election measure, no one made election capital out of it, it was one of the ordinary continuing initiatives of the former government and of which we are waiting for some signs from the present government.

M. LACROIX: M. le Président, je voudrais faire une remarque concernant l'avion DH-125 qui en plusieurs occasions s'est montré fort utile pour le comté tout particulièrement des Iles-de-la-Madeleine. Je comprends que le premier ministre actuel de la province est lié par de nombreuses déclarations qu'il a faites à l'effet que l'avion était quelque chose de trop dispendieux pour la province de Québec. On se rappelle toutes les envolées oratoires du député de Bagot lorsqu'il parlait du « jet » à Lesage.

M. JOHNSON: Non, non.

M. LACROIX: Mais il reste un fait. Je crois qu'un gouvernement qui a le moyen d'investir plus d'un quart de million de dollars pour rénover le Café du Parlement a certainement les moyens de garder en opération un avion comme le DH-125 qui permet de franchir rapidement des distances considérables. Seulement, dans le cas des Iles-de-la-Madeleine, j'ai à la mémoire deux situations très urgentes qui se sont présentées ou des malades ont été transportés d'urgence des Iles vers des hôpitaux de Québec et de Montréal, et je suis assuré qu'au moins dans ces deux cas-là, on a sauvé la vie de deux malades. C'est déjà une chose extrêmement valable.

J'ai moi-même eu l'occasion assez récemment de faire un voyage avec l'avion aux Iles-de-la-Madeleine en compagnie de fonctionnaires du gouvernement, et à cette occasion pour le travail qu'avaient à faire les fonctionnaires du ministère, s'ils avaient fait le voyage avec le DC-3 il aurait fallu qu'ils passent deux jours aux Iles-de-la-Madeleine alors qu'avec le DH-125 on a quitté l'aéroport de Québec à 9 heures le matin et à 9 heures cinquante-cinq minutes, on était aux Iles-de-la-Madeleine, et on a quitté à 6 heures le soir pour arriver ici à Québec à 7 heures. Autrement, au lieu de se rendre aux Iles en 55 minutes, avec le DC-3 ça prend entre deux heures et demie et trois heures quand les conditions atmosphériques sont favorables. Si vous prenez le coût à l'heure d'opération, à ce moment-là le ministère de la Voirie a fait une bonne affaire parce qu'au lieu d'avoir six heures

de voyage à \$100 il a eu à peine deux heures et vingt minutes de vol, ce qui fait, qu'il a dû être facturé pour quelque chose comme \$440 ou \$450 au lieu de \$600, comme auparavant.

De toute façon, je crois que le gouvernement devra considérer dans l'achat éventuel d'avions, comme semble vouloir le faire le gouvernement, la possibilité d'utiliser des pistes d'envol comme nous en avons aux Iles-de-la-Madeleine, des pistes qui ont moins de 3,000 pieds comme il y en a à Gaspé, à Bonaventure et à plusieurs autres endroits de la province. Le DH-125 peut utiliser avec avantage ces pistes, même si un accident est arrivé aux Iles-de-la-Madeleine, lors du premier voyage de DH-125, je crois. Il s'agit là d'un accident tout à fait malheureux, mais qui ne peut se répéter à plusieurs reprises. Étant donné tous les services que peut rendre cet avion, particulièrement à la population du comté des Iles-de-la-Madeleine, je demanderais au gouvernement de considérer la possibilité de le garder, parce que non seulement pour les Iles-de-la-Madeleine, mais pour la basse Côte-Nord et pour plusieurs autres endroits de la province, cet avion rapide, utile et peu dispendieux est une nécessité.

M. COITEUX: M. le Président, juste un mot avant de terminer cet article. Premièrement, une remarque. L'on disait tantôt \$1 le mille pour un DC-3; bien, je vais prendre la parole du ministre, mais je n'y crois pas parce que j'ai vu des DC-3 à l'oeuvre pour le transport lors de la construction du chemin de fer de Sept-Iles. Il y avait 25 à 30 de ces appareils. Je sais ce que coûte un DC-3, c'est infiniment plus qu'un dollar le mille. Deux dollars le mille serait plus près de la vérité. De toute façon, passons. Pour ajouter, comme forestier, quelques arguments aux arguments économiques que M. Kierans, le député de Notre-Dame-de-Grâce, vient de donner à cette Chambre au sujet des avions pour la protection des forêts. J'étais quelque peu surpris de voir que le premier ministre semblait trouver extravagant et trouvait toutes sortes de raisons politiques qui avaient motivé l'achat de ces avions. Il est exact que nous du ministère des Terres et Forêts, nous demandions des avions depuis très longtemps, et en deux minutes, je vais prouver à cette Chambre que l'investissement de \$20 millions dans des avions pour protéger les forêts est un investissement qui est à peu près le meilleur que la province puisse faire, parce que, si vous prenez un mille carré de territoire, soit 640 acres boisés à 10 cordes l'acre, ça vous fait 6,400 cordes.

Placez-le au prix du marché, la valeur en capital-bois aujourd'hui à \$30 la corde, vous

arrivez à quelques \$200,000 le mille carré, et tout le monde sait, ceux qui en ont l'expérience, que pour brûler 100 milles carrés de territoires, il faut environ trois heures, tout dépend évidemment des vents. Alors, si, même avec les vingt avions, de \$20 millions, le gouvernement réussit à éteindre un feu de forêt — et je vois le député de Dubuc qui me regarde — il sait pertinemment bien que, dans sa région, on a vu brûler souvent des milles et des milles et des centaines de milles carrés de territoire. Alors, si les avions du gouvernement sauvent, seulement, sur un feu, 100 milles carrés de territoire boisé, le capital est déjà amorti.

Je crois donc qu'en plus des raisons économiques, il pressait que le gouvernement sedote d'une flotte plus efficace que celle que nous avions. Il ne faut pas s'en faire, caria province de Québec a été l'initiatrice dans ce domaine de la protection forestière, et aujourd'hui plusieurs pays suivent l'exemple donné par la province de Québec. Je suis convaincu que, même si nous avions 30 avions, une certaine partie de ce capital serait payée parce que les autres provinces, comme elles l'ont fait dans le passé, feront certainement appel à nous lorsqu'elles auront des feux de forêt à combattre.

Je félicite l'ancien gouvernement d'avoir passé ce contrat, et je remercie comme forestier, le gouvernement actuel de l'avoir maintenu.

UNE VOIX: Adopté.

M. LAPORTE: M. le Président, avant qu'il n'y ait une longue digression sur les avions pour combattre les feux de forêts et d'autres digressions auxquelles on a assisté et pour lesquelles je veux dire que le premier ministre est vraiment un expert, j'avais posé une question au ministre, et le chef du gouvernement lui a dit qu'il aurait le temps d'y réfléchir pendant qu'il interviendrait brièvement. Ma question était la suivante: Sur le nombre d'envolées du DH, 269 voyages, du 16 juin 1966 au 16 avril 1967, quelle est, de l'avis du ministre et de ses fonctionnaires, la proportion d'utilisation par des membres du gouvernement et l'utilisation pour d'autres fins de la province de Québec?

M. LIZOTTE: 10% pour les ministres et 90% pour des fonctionnaires.

M. LAPORTE: Merci. M. le Président, nous constatons donc que 90% des voyages, c'est-à-dire à peu près 250 sur 269, ont été effectués pour l'administration de la province de Québec et non pas pour l'usage des membres du gouvernement.

Partant de cette constatation, est-ce que le ministre est d'avis qu'avec le nombre de voyages qui doivent être effectués dans la province de Québec, il pourrait, sans désorganiser les services du ministère des Transports, n'avoir que deux avions au lieu de trois?

M. LIZOTTE: J'ai déjà répondu, M. le Président, à une question qui était à peu près tortillée dans le même sens. J'ai répondu que nous avons étudié, que nous étudions et que nous attendons les rapports de nos spécialistes pour vous donner une réponse à ce sujet-là.

M. LAPORTE: M. le Président, étant donné que nous sommes à étudier les crédits du ministre — et je le félicite d'avoir des études en cours — est-ce que le ministre pourrait nous dire, à la lumière des études qu'il a entreprises, quels sont les types d'avion que les fonctionnaires de son ministère ont recommandé pour remplacer éventuellement le DH-125?

M. LIZOTTE: Aucune recommandation n'a été faite à l'heure actuelle.,

M. LAPORTE: Je ne comprends pas.

M. LIZOTTE: Aucune recommandation n'a été faite actuellement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne pense pas qu'il y en ait non plus.

M. LAPORTE: Depuis qu'il a assumé la direction du ministère des Transports, le 16 juin 1966, est-ce que le ministre a eu l'occasion de prendre connaissance des très nombreux rapports qui avaient été faits par les fonctionnaires du ministère des Transports, rapports qui concluaient tous, après une étude très poussée de tous les autres types d'avion, le prix, le coût, le nombre de passagers... Est-ce que le ministre a eu l'occasion de prendre connaissance de ces rapports qui ont précédé l'achat du DH-125?

M. LIZOTTE: Il est évident que, comme le ministre de chaque ministère, j'ai étudié les rapports qui regardaient mon ministère. A l'heure actuelle, nous avons des études en cours pour voir de quelle façon on pourrait utiliser les CL-215, pour transporter des passagers. Alors, c'est vous dire...

M. LAPORTE: M. le Président...

M. LIZOTTE: ... je vais continuer de ré-

pondre surtout. Je discute mon budget et j'ai parlé pendant cinq minutes. J'ai été interrompu par cinq ou six députés de l'Opposition.

M. LAPORTE: Vous avez, d'ailleurs, M. le Président...

M. LIZOTTE: Je viens de dire, en réponse au député de Chambly, que nous avons étudié et que nous étudions. J'ai étudié les rapports que nous avons déjà reçus; il y en a d'autres qui viendront et quand tous les rapports auront été donnés avec une dernière recommandation qui sera la recommandation finale, au conseil des ministres nous étudierons, nous prendrons les décisions opportunes dans ce temps-là.

M. LAPORTE: M. le Président, c'est parce que nous sommes en présence, disons, de réponses qui nous paraissent contradictoires sur un sujet qui a été l'objet de discussions nombreuses devant l'opinion publique.

Nous avons d'abord, le premier ministre, lui ou ses principaux lieutenants qui au cours de la campagne électorale ont déclaré que le DH-125 était à toutes fins pratiques une extravagance pour l'administration de la province de Québec. Puis immédiatement après que le ministre eût été assermenté comme ministre des Transports, il a déclaré que le DH-125 ne serait pas vendu. Effectivement on l'a utilisé plus que jamais, puisque dans l'espace de quelques mois il a effectué 269 voyages.

M. LIZOTTE: M. le Président, je demanderais au député de Chambly de citer ma déclaration, à laquelle il vient de...

M. LESAGE: Il vient de la citer.

M. LAPORTE: M. le Président, je ne crois pas que j'aie à citer la déclaration du ministre, puisqu'on n'aura qu'à se référer au journal des Débats pour constater que le ministre a déclaré il y a à peu près une demi-heure, « j'ai dit qu'il ne sera pas vendu et puis en fait il n'a pas été vendu. » On n'a qu'à se référer au journal des Débats pour constater que le ministre affirme avec raison que le DH-125 ne doit pas être vendu. Je voudrais simplement mettre cette déclaration en contradiction avec celle du premier ministre qui nous a répété ce soir qu'après l'Expo l'on songeait à se défaire du DH-125...

M. JOHNSON: On verra, on verra.

M. LAPORTE: ... je ne peux pas accepter, M. le Président, qu'avec un gouvernement qui

parle continuellement de planification, l'on ait pu annoncer la décision de vendre le DH-125, dont on ne saurait se passer, sans que des études aient été faites pour savoir par quel type d'avion on allait le remplacer. Je voudrais demander au ministre s'il a en sa possession des rapports venant de ses fonctionnaires contredisant ceux que les mêmes fonctionnaires nous avaient fait à nous, concluant à l'achat du DH-125 comme le meilleur investissement que la province de Québec pouvait faire. Est-ce que le ministre a eu des rapports contredisant ceux que nous avons nous-mêmes?

M. LIZOTTE: Je n'en ai pas trouvé dans la vôtre.

M. LAPORTE: Vous n'en n'avez pas trouvé jusqu'ici.

M. LIZOTTE: Il n'y avait pas seulement ces rapports-là qui manquaient quand j'ai pris charge du ministère.

M. LAPORTE: M. le Président, je pense que nous sommes à l'heure de l'ajournement, je voudrais conclure, quant à moi.

M. JOHNSON: Pas de conclusion. La période des questions.

M. LAPORTE: Pas de conclusion. Alors M. le Président, c'est un de ces débats qui ne seront pas conclus et que nous reprendrons à la prochaine occasion.

UNE VOIX: Une seule conclusion, M. le Président.

M. LAPORTE: C'est que le DH-125 n'est pas vendu.

M. JOHNSON: Est-ce que l'article est adopté?

M. LAPORTE: Non. Il est dix heures.

M. LEBEL (Président du comité des subsides): J'ai l'honneur de faire rapport que le comité a adopté des résolutions et demande la permission de siéger à nouveau.

M. PAUL (Président): Quand le comité pourra-t-il siéger à nouveau? A une prochaine séance.

L'honorable ministre des Finances propose que les résolutions soient maintenant lues et agréées. Cette motion est-elle adoptée?

M. LAPORTE: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.

M. JOHNSON: J'ai l'honneur de proposer l'ajournement de la Chambre à demain, trois heures, alors que nous appellerons d'abord la motion au nom du député de Louis-Hébert concernant le règlement de l'Assemblée législative. Ensuite, l'article 50, la motion en mon nom proposant que le bill 99 soit retiré et biffé de l'ordre du jour. Ensuite, la motion du député de Gaspé...

M. LESAGE: S'il est ici.

M. JOHNSON: A tout événement, s'il nous reste du temps, nous continuerons l'étude des crédits du ministère des Transports et Communications et ensuite la Voirie, et ensuite la Santé et le Bien-Etre.

M. LAPORTE: La Santé?

M. LACROIX: A six heures moins cinq, on ajourne.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! La Chambre ajourne ses travaux à demain après-midi à trois heures.