



DÉBATS

de

l'Assemblée législative

du

QUÉBEC

TROISIÈME SESSION — 28^e Législature

Comité des Crédits — Voirie

Les 30 et 31 mai 1968

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

Voirie

(Vingt heures seize minutes)

M. ROY (président): A l'ordre. Messieurs, nous souhaitons la plus cordiale bienvenue à tous les membres du comité de même qu'aux officiers du ministère de la Voirie et j'espère que le tout se déroulera dans l'ordre. Si le député des Îles-de-la-Madeleine veut se conformer au même règlement que les autres, cela donne déjà le ton. L'impartialité du député des Îles se fait sentir. Si vous voulez éviter, quand vous parlez à vos voisins, de parler vis-à-vis de votre micro, vous collaborerez de cette façon avec ceux qui enregistrent le journal des Débats. Je vous remercie à l'avance de votre collaboration et le comité étudiant les subsides du ministère de la Voirie est maintenant ouvert.

M. PINARD: Merci, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que vous voulez procéder à une discussion générale ou article par article?

M. PINARD: Au poste budgétaire de l'administration, le ministre a parlé à plusieurs reprises depuis 1966 de réformes de structures au ministère de la Voirie, je voudrais lui demander si les réformes faites jusqu'ici l'ont été à la suite des travaux commandés par le ministère en 64/65 d'abord à la Firme Woods & Gordon, en ce qui avait trait aux structures administratives du ministère, et également, sur le plan technique, à une autre firme dont le nom m'échappe — je pense que c'était Les Cadres professionnels du Québec — et j'aimerais savoir du ministre si les principales recommandations contenues dans le rapport Woods & Gordon soumises à l'ancien ministre, à l'époque, ont été suivies et si ce sont ces recommandations qui, aujourd'hui, forment en quelque sorte la nouvelle ossature ou la nouvelle structure administrative du ministère. Et sur le plan technique, j'aimerais également savoir si les principales recommandations contenues dans le rapport des cadres professionnels ont été mises en application et si, aujourd'hui, les structures nouvelles dont parle le ministre sont celles qui étaient préconisées à l'époque par cette étude.

M. LAFONTAINE: Il est exact que nous ayons reçu deux rapports, le rapport Woods & Gordon et le rapport des Cadres professionnels, qui était tout de même limité, lui, simplement à l'étude des problèmes concernant les garages, je crois.

Ce que nous avons fait, nous avons formé un genre de comité de la voirie, au sein des hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie, comité qui se réunit toutes les semaines et qui est présidé par le sous-ministre en titre, M. Monette. Certaines recommandations de la firme Woods & Gordon, je ne sais pas lesquelles par exemple, on dû certainement être retenues par les hauts fonctionnaires, comme certaines recommandations des cadres professionnels. Je dois vous dire que composer un organigramme pour le ministère de la Voirie n'est pas une chose facile. Toutefois, les hauts fonctionnaires du ministère de la Voirie, tous les sous-ministres et les directeurs des services ont fini par en composer un que j'ai accepté — et je pourrais peut-être, si le député de Drummond n'en a pas une copie...

UNE VOIX: Je dois en avoir une.

M. LAFONTAINE: ... lui en transmettre une — il y a seulement une chose. Evidemment, on a souvent parlé d'un ministère des Ponts et Chaussées, c'est marqué ici: Province de Québec, ministère des Ponts et Chaussées.

M. PINARD: C'est un terme français.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas le nom exact du ministère. Il y aura peut-être une loi, le plus tôt possible, à adopter...

M. KENNEDY: Non, vous êtes en avant de votre époque.

M. LAFONTAINE: ... lorsque le comité aura fini d'étudier la loi de la voirie qui, je pense, à l'heure actuelle, sans vouloir la critiquer, ne correspond pas tout à fait aux aspirations du XXe siècle, elle sera refondue pour qu'elle soit beaucoup plus...

M. PINARD: Vous parlez de la loi?

M. LAFONTAINE: La loi, oui. Alors, à ce moment-là, on amènera le titre...

M. PINARD: Alors...

M. LAFONTAINE: Mais je pense qu'en l'appelant le ministère des Ponts et Chaussées, cela donne une meilleure optique, parce qu'il ne faudra pas croire que les gens qui viennent des Travaux publics, que les ponts sont ostracisés au ministère de la Voirie. C'est peut-être pour cela que les gens de la Voirie ont pensé de substituer le nom, même s'il n'est pas officiel.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait me dire si la date de février 1968, qui apparaît sur l'organigramme qu'il a eu l'amabilité de me faire parvenir, représente le dernier organigramme soumis au ministère, et s'il représente celui qui est maintenant en vigueur?

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. PINARD: Alors, est-ce que le ministre pourrait...

M. LAFONTAINE: Comme le député de Drummond le verra, nous avons le cabinet du ministre et du sous-ministre et puis les délégués du conseil de la Trésorerie, les délégués du ministère de la Justice, les avocats, les délégués de l'Office de l'information et de publicité, qui sont des personnes qui ne relèvent pas du ministre de la Voirie mais de différents autres ministères.

Vous avez les sous-ministres adjoints et vous avez le bureau de l'ingénieur en chef et, au-dessous du bureau de l'ingénieur en chef, vous avez la direction générale de la recherche présidée par M. Jacques Charland, la direction générale de la planification par M. Henri Perron, la direction générale des travaux présidée par M. Gédéon Legault, la direction générale des ponts dirigée par M. Raymond Désy, la direction générale de l'expropriation par M. Jean-Paul Adam, la direction générale du personnel et de l'administration par M. Jean-Paul Ménard.

Ce sont les grandes lignes de la division. Evidemment il y a beaucoup de subdivisions.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait nous dire combien ont coûté les études qui ont été faites par la firme Les cadres professionnels? Je ne me souviens pas si à l'époque tous les honoraires professionnels avaient été payés.

M. LAFONTAINE: Nous pouvons nous Informer, je vais prendre la question en note.

M. PINARD: Les cadres professionnels. Il me semble que le dernier rapport avait été soumis peut-être à l'automne 1965 ou au début de l'hiver 1966.

M. LAFONTAINE: Le sous-ministre m'informe que nous avons payé le solde, en novembre 1966.

M. LACROIX: M. le Président, est-ce que le ministre et les autres pourraient parler un peu plus fort pour qu'on comprenne ici ce bout-ci?

M. LAFONTAINE: Je parle dans le micro.

M. LACROIX: C'est votre collègue de Saint-Maurice qui se plaint de ne pas entendre et nous aussi on entend difficilement.

M. LAFONTAINE: C'est parce que le collègue de Saint-Maurice aime m'entendre parler.

M. LACROIX: Il est sourd.

M. DEMERS: Pas besoin d'entendre, il comprend!

M. LACROIX: C'est vous qui ne compreniez pas et n'entendiez pas non plus!

M. LAFONTAINE: C'est Important d'entendre.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait nous dire s'il y a eu augmentation de traitements en faveur de tous les hauts fonctionnaires dont les noms apparaissent sur l'organigramme qui nous a été présenté tantôt?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait faire une revue de...?

M. LAFONTAINE: Oui, si je ne me trompe — j'aurais pu le donner de mémoire — mais j'aime mieux avoir un document.

L'ingénieur en chef, M. Branchaud... Est-ce que vous me comprenez?

M. DEMERS: Oui, monsieur, cela va mieux.

M. LAFONTAINE: Nous allons commencer par le sous-ministre, \$25,000; l'ingénieur en chef, M. Branchaud, \$22,500; M. Philippe Bureau, sous-ministre associé, \$22,500; M. Maurice Ostiguy, sous-ministre adjoint, \$20,000; M. Jean Langevin, sous-ministre adjoint, \$20,000; M. Antonio Morisset, directeur général des travaux, \$20,000; maintenant, c'est M. Legault; directeur général de la planification, M. Perron, \$20,000; M. Jean-Paul Adam, \$20,000; Jacques Charland, \$19,500; M. Jean Bastien, \$18,500 — c'est parce qu'il y a eu certaines corrections — Gédéon Legault, je l'ai nommé tout à l'heure, \$20,000; Jean-Paul Matte, \$18,500; Raymond Désy, \$16,500; Georges Huot, \$16,500; Robert Tessier, \$16,500; Benoit Deshaies, \$16,000; Flrmin Bernard, \$16,500; Anastase Pigeon, \$16,500; John Connelly, adjoint de l'ingénieur en chef de la région ouest, \$17,000; René Rioux, adjoint de l'ingénieur en chef de

la région est, \$17,000; Mathieu Olier, directeur des projets spéciaux, \$17,000; Jean Lacroix, ingénieur régional adjoint de la région ouest, \$16,000; Gabriel Lecavalier, ingénieur régional adjoint est, \$16,000; et puis le directeur du personnel, \$17,000.

M. PINARD: Est-ce que le ministre aurait une copie ou une photocopie du document qu'il vient de nous lire?

M. LAFONTAINE: Disons que je n'aurais pas...

UNE VOIX: C'est au journal des Débats.

M. PINARD: Je pourrais annexer à l'organigramme la liste des noms avec les salaires correspondant à chacune des fonctions.

M. LAFONTAINE: Si le député le permet, il faudrait corriger deux choses: M. Charland, je l'ai nommé à \$19,000, et M. Désy, \$19,000. Disons que c'est une liste qui a été corrigée par après. On s'est aperçu tout à l'heure qu'il y avait deux erreurs: Le directeur général des expropriations était marqué \$19,500, ce n'est pas ça, c'est \$20,000. Et une couple d'autres qui ont été corrigées. Alors, disons que j'aimerais mieux donner une liste qui est plus officielle que celle-là parce qu'elle a été amendée. C'est la liste d'éligibilité numéro 352167, mais elle a été amendée après. Je n'ai pas d'objections à la remettre au député.

M. PINARD: C'est parce que, dans les comptes publics, on a un peu de difficulté à retrouver...

M. LAFONTAINE: Je comprends. Le député de Drummond s'est déjà plaint dans le passé.

M. PINARD: Peut-être qu'il y aura des modifications à apporter aux comptes publics, dans leur confection, en ce qui concerne du moins les hauts fonctionnaires qui composent l'administration du ministère. Si on les avait...

M. LAFONTAINE: C'est assez difficile de les retracer.

M. PINARD: Il faut les chercher par ordre alphabétique et bien souvent dans des postes budgétaires différents.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. PINARD: Est-ce que le montant de

\$6,266,900, qui représente quand même une augmentation sur la somme demandée l'année dernière, représente la différence qu'il en coûte cette année pour prévoir l'augmentation des salaires payés aux fonctionnaires qui viennent d'être nommés.

M. LAFONTAINE: M. Langevin m'informe que c'est le Conseil exécutif qui, à un moment donné, avec un budget spécial, nous donnait de l'argent parce que cela fait suite à la politique d'intégration de tous les cadres, les conventions collectives, etc.

M. PINARD: Non, mais ce que je veux dire, est-ce que l'augmentation des salaires, que vient de mentionner le ministre, est payable sur le budget demandé cette année, ou sont-ce des salaires qui ont été...

M. LAFONTAINE: Les salaires sont payés à partir du 1er avril, c'est prévu.

M. PINARD: Alors, l'augmentation des salaires mentionnée par le ministre tantôt est déjà prévue dans la somme demandée au poste « administration »: \$6,266,900.

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. PINARD: Est-ce que c'est la seule augmentation de salaires qui justifie la différence entre les deux montants, au poste « administration »?

M. LAFONTAINE: Oui, que nous n'avons pas d'augmentation de personnel.

C'est parce que je crois que les crédits de cette année ne sont pas présentés comme les années précédentes, on donne beaucoup plus de détails. Us sont par entité administrative et imputés à d'autres postes. Mais tous les hauts fonctionnaires sont payés à même le budget, administration, \$6,266,900.

M. PINARD: Est-ce qu'on pourrait savoir si les divisionnaires ont reçu également une augmentation de salaire? Je ne parle pas d'augmentation statutaire. Une augmentation de salaire de la même nature que celle qui a été donnée aux hauts fonctionnaires de l'administration.

M. LAFONTAINE: Ils ont été intégrés par la Fonction publique et la Direction générale du travail. Alors c'est la Fonction publique et la Direction générale du travail qui ont fait une classification, selon les années d'expérience valable et certaines classes établies, classes

1, 2, 3, je pense, avec plusieurs échelons, selon un procédé assez complexe. Je pense bien que le député de Drummond n'aura pas d'objection, s'il veut avoir des renseignements additionnels là-dessus, parce que c'est un problème très complexe. Je pense que la Fonction publique pourrait peut-être lui donner un meilleur son de cloche. Mais disons que les augmentations des divisionnaires ont varié jusqu'à \$3,000 ou \$4,000.

M. PINARD: D'augmentation. Est-ce que, compte tenu des catégories établies, de la qualification, de l'expérience, le ministre est en mesure de dire si un divisionnaire, dans un comté ministériel ou dans un comté de l'Opposition, reçoit exactement le même traitement?

M. LAFONTAINE: Disons que le divisionnaire qui reçoit le moins présentement est le divisionnaire du comté de Labelle, qui est un jeune ingénieur brillant, engagé du temps où le député de Drummond était ministre de la Voirie et j'ai réellement un problème...

UNE VOIX: Il est trop brillant!

M. LAFONTAINE: Non, il est très brillant, mais à cause de sa classification, il ne gagne présentement que \$6,800, alors qu'il y a un résident qui travaille pour lui et qui gagne \$3,500 de plus par année, ce qui est un non-sens. Nous tentons, vis-à-vis de la Commission de la fonction publique de faire corriger ce cas-là, parce qu'il a tout de même la responsabilité, il est très dynamique, il ne compte pas ses heures de travail. Il me montrait son bilan, je pense qu'il a 408 heures supplémentaires auxquelles il n'a pas droit, d'après certaines autorités. Il n'a pas droit à du supplémentaire, mais réellement il travaille comme un forcené. C'est regrettable qu'il n'ait pas le salaire voulu.

M. KENNEDY: Au niveau de la division, est-ce qu'il y a eu un effort qui a été tenté pour soulager l'ingénieur divisionnaire d'une foule de travaux d'administration qui sont en fait complètement en dehors de sa compétence. J'ai eu l'expérience de voir des ingénieurs qui étaient accaparés par du travail d'administration.

M. LAFONTAINE: Il ne faut pas oublier, le député de Châteauguay soulève la question qu'à un moment donné on a classifié les divisionnaires en deux catégories: Les divisionnaires qui étaient ingénieurs étaient des professionnels et ceux qui n'étaient pas ingénieurs, on les ap-

pelait des attachés d'administration. Je ne vois aucune différence d'ouvrage entre le divisionnaire qui est ingénieur et celui qui est attaché d'administration, qui n'est pas diplômé. Par contre, les divisionnaires qui étaient ingénieurs étaient, par le fait même, syndiqués, et les divisionnaires qui n'étaient pas ingénieurs n'avaient pas le droit d'être syndiqués. Dans mon humble opinion, je crois que tout divisionnaire qu'il soit diplômé ou non, ne devrait pas être syndiqué parce qu'il représente le patron dans chacun des comtés, et c'est un travail de gestion. Comme je vous le dis, ce n'est pas facile d'intégrer. Nous tentons présentement d'intégrer pour soulager la tâche des divisionnaires. Il y a eu la nomination de M. Ménard, l'an dernier, au titre de directeur du personnel et de l'administration, ça se dit vite, mais disons que c'est un travail très considérable que M. Ménard a sur les épaules. Pour le soulager de son travail, nous avons nommé un adjoint, M. François Favreau, ancien divisionnaire qui connaît très bien les divisions. Nous tentons réellement de donner au divisionnaire, dans chacun des comtés, la place qui lui revient, c'est-à-dire la place de patron et tout doit converger vers lui. Maintenant, nous avons pensé à un moment donné de leur nommer des agents d'administration pour les soulager de tous les travaux et des problèmes qui relèvent des syndicats etc., parce que c'est beaucoup plus compliqué que ce l'était...

M. KENNEDY: C'est un peu ce à quoi je voulais en venir, parce que, depuis que les employés sont syndiqués, le pauvre divisionnaire...

M. LAFONTAINE: Parfois il en perd son latin.

M. KENNEDY: Tout le monde va brailler sur l'épaule du divisionnaire. S'il y en a un qui pile sur les orteils de Pautre, c'est le divisionnaire qui écope, et il n'a pas le temps de faire de travaux de génie.

M. LAFONTAINE: Le député a absolument raison, bien que ce ne soit pas tout à fait le rôle principal du divisionnaire de faire des travaux de génie.

M. KENNEDY: Non, mais la surveillance des travaux de génie.

M. PINARD: Est-ce que ce n'était pas une des recommandations contenues dans le rapport des cadres professionnels...

M. LAFONTAINE: C'est possible.

M. PINARD: ... de confier davantage des travaux de nature technique à des ingénieurs et de confier davantage à des spécialistes en administration des travaux qui relèvent de l'administration, de la comptabilité.

M. LAFONTAINE: D'accord, disons que dernièrement, pour rassurer le député de Drummond, nous avons envoyé deux ingénieurs du ministère de la Voirie suivre des cours en administration à l'École des hautes études. Ils sont là présentement. Je crois qu'ils recevront leur diplôme, leur certificat en fin de semaine, le 2 juin ou la semaine suivante. C'est dans le nord, au lac Ouimet je crois. Alors, nous faisons un effort extraordinaire pour mettre ça sur une base d'affaires. Le ministère de la Voirie doit être mis sur une base d'affaires. Il ne faut jamais oublier la longue histoire du ministère de la Voirie qui était, je crois, avant 1922, un service du ministère de l'Agriculture. Il est resté dans tout le ministère de la Voirie, pas à cause des ministres qui m'ont précédé, mais disons à cause d'une certaine tradition, un relent d'« agriculturalisme » qu'il faut à tout prix faire disparaître si on veut placer le ministère de la Voirie à l'heure du XXe siècle comme je le disais tantôt. C'est l'effort vers lequel nous tendons. Je dois dire — évidemment j'ai toujours horreur d'un mot semblable — que la plupart des employés de la Voirie, des ingénieurs du ministère de la Voirie, sont des compétences et nous n'avons rien à envier à aucune autre province et aucun autre pays.

M. BROWN: Mr. Chairman, I understand now that the wages are entirely under the Department of Roads. Is the administration matched together now, or in separate buildings?

M. LAFONTAINE: We are just integrating the two departments together. It is not an easy task, it is a difficult one.

M. BROWN: Yes, it must. Now, who would be the deputy-minister in charge of roads?

M. LAFONTAINE: Well, of roads, it is Mr. Monette, with Mr. Bureau as associate deputy-minister and Mr. Jean Langevin associate deputy-minister for administration. Mr. Ostiguy, assistant deputy-minister for the cooperation. Mr. Saint-Arnaud, a member coming from the Department of Public Works, is in charge of expropriation. Si vous me permettez, M. le Président, je vais continuer en français.

M. BROWN: Oui, oui.

M. LAFONTAINE: Présentement, c'est assez difficile d'intégrer le ministère des Travaux publics, c'est-à-dire la section des ponts des Travaux publics au ministère de la Voirie et pour une raison bien simple. C'est une raison qui est humaine, que tout le monde peut comprendre. Quand quelqu'un écrit sur du papier des Travaux publics pendant 20 ans ou pendant 25 ans, et du jour au lendemain il écrit sur du papier du ministère de la Voirie, il y a tout de suite un traumatisme qui se fait, même si personne ne s'en rend compte. Je pense qu'il y a une gêne à un moment donné.

Maintenant, ce sont les ponts des Travaux publics que nous intégrons au ministère de la Voirie. Alors, il y a peut-être des gens du ministère de la Voirie, sans vouloir blâmer qui que ce soit, qui ont pensé que le ministère des Travaux publics venait après les chemins. Moi, j'ai dit ceci: Nous tentons présentement d'établir dans la province de Québec un véritable ministère des Ponts et Chaussées parce que c'est notre opinion que les ponts font partie d'une route. On ne peut pas concevoir un pont sans route et on ne peut pas concevoir une route sans pont pour passer au-dessus des rivières. Alors, cela a fait une meilleure intégration. Il ne faut pas oublier qu'au ministère de la Voirie il y avait ce qu'on appelait un service de structures et de ponts de voirie.

Dans l'ancienne loi, les ponts de moins de quinze pieds relevaient du ministre de la Voirie et les ponts de plus de quinze pieds relevaient du ministre des Travaux publics. Par contre, toutes les structures sur une route relevaient du ministère de la Voirie, ce qu'on appelait en langage d'argot au ministère de la Voirie les « ponts-sèches », si on peut se permettre une expression semblable.

M. BROWN: That was structures on roads.

M. LAFONTAINE: Alors, M. Saint-Arnaud, qui était ingénieur en chef adjoint du ministère des Travaux publics a été nommé sous-ministre adjoint aux ponts pour permettre ou faciliter l'intégration du personnel et du travail au ministère de la Voirie. M. Lucien Martin, qui était ingénieur en chef des Travaux publics a été muté au bureau de l'ingénieur en chef du ministère de la Voirie à titre de conseiller spécial auprès de l'ingénieur en chef du ministère de la Voirie et nous lui avons conservé, si on peut dire, les grands projets de ponts. Comme le pont de Québec, de Chicoutimi, de Noyan, de

Tracy, de Papineau-Leblanc et non pas Papineau. Papineau-Leblanc pour faire plaisir aux gens de Laval. Alors, M. Martin est conseiller technique spécial auprès de l'ingénieur en chef du ministère de la Voirie pour les grands projets. M. Saint-Arnaud s'occupe plus particulièrement de l'intégration. Le directeur général de la nouvelle direction générale des ponts, qui comprend les « ponts-sèches », les ponts mouillés, comme on dit, et à la direction des structures, M. Raymond Désy qui, lui, était directeur du service des ponts au ministère de la Voirie.

Gilbert. M. Gilbert était le coordonnateur entre le ministère des Travaux publics et celui de la Voirie lorsqu'il s'agissait de bâtir un pont ou de rebâtir une route. C'était lui qui voyait à la bonne marche et à la coordination des travaux des deux ministères. Mais il est maintenant directeur général adjoint. Il y a aussi M. Roland Guillemette qui est adjoint au directeur général.

M. BROWN: But they will be under Mr. Monette as the deputy-minister for roads?

M. LAFONTAINE: Yes, there is only one deputy-minister at the Road Department. It is Mr. Monette. But he will have the help of Mr. Saint-Arnaud as deputy-Minister to integrate all that...

M. BROWN: In long range planning for your bridge division, is there any change? In long range planning as it was under the Department of Public Works, will you continue generally speaking with the same policy?

M. LAFONTAINE: No. Les ponts deviennent partie intégrante de la route et l'ingénieur qui est aux ponts pourrait, à un moment donné, verser dans la section des routes. Autrement dit, le pont devient une section de route. Il n'est plus considéré à part comme étant une oeuvre d'art. Il est considéré tout simplement comme une section de route et un ingénieur qui peut entrer au ministère de la Voirie à titre d'ingénieur résident pour les ponts peut, à un moment donné — et c'est là qu'est l'avantage de la flexibilité — entrer comme ingénieur résident de la Voirie et finir divisionnaire ou sous-ministre. Autrement dit, il y a maintenant pour l'ingénieur des Travaux publics beaucoup plus d'avenir qu'il n'y en avait auparavant quand il était simplement à l'emploi du ministère des Travaux publics. L'avenue est plus grande.

M. BROWN: Does that mean that you require all the bridges in the Province of Quebec on the main highways which are now under the municipalities or corporations of the Province of Quebec?

M. LAFONTAINE: Disons que la question que le député me pose est une question qui relève d'une loi qui existe. La loi dit ou mentionne, je crois, neuf ou treize ponts comme étant des ponts provinciaux, ponts qui appartiennent à la province. Tous les autres ponts appartiennent à des municipalités. Mais certains ponts ont été bâtis. Par contre, il y a dans cette loi une prévision qui dit que tout pont peut être déclaré pont provincial par un arrêté ministériel. Mais, avant de déclarer tous les ponts dans la province de Québec comme étant des ponts qui appartiennent à la province de Québec, nous allons commencer par le commencement.

Avant de courir, je pense bien que le député a commencé à marcher, et avant de marcher, il a commencé à se trader. Alors, c'est un peu ça nous aussi. Nous allons évoluer dans le sens que le député a mentionné. Je vais lui soumettre un problème que j'ai eu il y a à peu près un an, six mois peut-être.

Me promenant dans mon comté avec quelques amis et le maire d'une municipalité, nous traversons un pont, un pont semi-permanent. Le maire en question dit, en parlant à celui qui me conduisait: M. Brun, faites attention, le pont est mangé de l'autre côté. Alors, nous sommes passés juste entre deux trous lavés par l'eau. Alors j'ai dit: Cela n'a pas de bon sens. Puis j'ai demandé au divisionnaire de faire réparer ça. Il a dit: J'y vois immédiatement. Moi, j'ai parlé au maire, le maire a dit: J'ai demandé au cantonnier. Le cantonnier a dit que cela ne le regardait pas. J'ai répondu: Il y a une chose dont je suis sûr, c'est que le pont a été bâti avec les deniers de la province. Ceux qui passent là-dessus, c'est le public voyageur de la province. Alors, si le cantonnier n'a rien à faire, je pense bien qu'il peut prendre son camion — il est payé pour cela la première des choses — il est capable de charger deux voyages de gravier et d'aller, excusez l'expression, mais « dumper » ça au bout du pont.

Alors, effectivement, ça finit de même. Mais n'empêche pas que le cantonnier avait refusé au maire deux fois ou trois fois. Quand un pont est en mauvais état dans une municipalité, le conseil municipal passe une résolution demandant au ministre des Travaux publics la réparation du pont en question. Supposons que les garde-fous aient été emportés par une niveleuse ou

par une souffleuse. Le ministre des Travaux publics passait la lettre à son sous-ministre lui disant: Bien, fais-moi faire un rapport. Celui-ci s'adressait à l'ingénieur en chef pour dire: Fais-moi un rapport. L'ingénieur en chef transmettait cela à l'ingénieur du district lui disant: Fais-moi un rapport. L'ingénieur de district transmettait cela à son ingénieur résident lui disant: Fais-moi un rapport. Enfin l'ingénieur résident y allait ou envoyait un contremaître.

M. HOUDE: Il était trop tard.

M. LAFONTAINE: Là il faisait une estimation; cela coûtait \$94.35. Et là le rapport du résident à l'ingénieur de district, de l'ingénieur du district à l'ingénieur régional, de l'ingénieur régional à l'ingénieur en chef, de l'ingénieur en chef au sous-ministre, du sous-ministre au ministre, et là, on prenait une décision de réparer le pont pour \$94.25. La décision prise, cela partait de la même façon pour descendre en bas. Cela voulait dire que tout l'été se passait sans réparer un pont de \$ 95.94. Il aurait été si simple que le divisionnaire de la voirie envoie son équipe remplacer trois ou quatre madriers et peindre, ce qui aurait peut-être coûté à la province à ce moment-là, \$95.25 au lieu d'en coûter \$1,500, \$2,000 si l'on calcule les frais de voyage, les frais de sténographie, les timbres, les locaux utilisés etc. Autrement dit, il n'y avait pas de planification. Sans planification, il n'y avait pas de rentabilité au point de vue administratif.

C'est ce qui a été corrigé, c'est ce que l'on est en train de corriger. Disons que nous sommes encore dans l'enfance de l'âge parce qu'il y a tellement à faire là-dessus, je pense bien que je ne révolutionnerai pas cette année ces deux choses-là.

Mais il y a une chose, par exemple, c'est que les gens de la Voirie et des Travaux publics ont commencé à travailler ensemble, ils ont commencé à se connaître plus. Je pense bien que, d'ici un an, les résultats seront beaucoup meilleurs qu'ils le sont à l'heure actuelle, malgré que nous ayons noté un rendement supérieur à ce qui existait dans le passé.

M. BROWN: Now, in the case of a joint program between a municipality and the Department of Roads building a stretch of road that would include a bridge, I suppose now the Department of Roads will be 100% building the bridge?

M. LAFONTAINE: Non, pas nécessairement.

M. BROWN: Ah!

M. LAFONTAINE: Naturellement, nous donnons quelques fois des subventions aux municipalités pour bâtir des chemins, et nous ne payons pas le chemin en entier. Et assez souvent la municipalité va payer 25% du chemin et le ministère de la Voirie 75%. Cela dépend de la capacité financière de la municipalité, cela dépend de l'endroit du pont, cela dépend d'un tas de facteurs.

Mais le député admettra que tous les ponts semi-permanents dans la province de Québec, même s'ils relevaient, dans le passé du ministère des Travaux publics, des municipalités, étaient toujours réparés aux frais, disons dans 99.9% des cas, du ministère des Travaux publics qui, au fond en avait la charge.

M. BROWN: In the policy dealing with bridges, at what point do you call tenders?

M. LAFONTAINE: At what point, what...?

M. BROWN: ... When do you call tenders on your contracts? Every bridge?

M. LAFONTAINE: Yes.

M. BROWN: Every bridge regardless of the cost, tenders are required?

M. LAFONTAINE: If it costs \$5,000 and over. Formerly under the Public Works, it was \$25,000 and over. Now it was \$5,000 and over like all the roads.

M. BROWN: There will be no exceptions?

M. LAFONTAINE: No.

M. BROWN: In the case of the group that works on bridges like, for instance, a man named Ethier, he is in charge of my group in Brome county.

M. LAFONTAINE: Just a moment please. Je vous ferais remarquer, par exemple, M. le président, qu'il y a beaucoup plus loin, construction et réfection de routes et de ponts permanents, et un autre article qui s'intitule: Construction de ponts semi-permanents.

M. BROWN: Mr. President, I am asking what is the general policy of...

M. LAFONTAINE: Je ne voudrais pas que, tout à l'heure... C'est une question d'entente.

Cela ne me fait rien de répondre immédiatement, mais le député va beaucoup plus loin parce qu'il parle à ce moment-là des politiques du ministère relativement à des articles qui vont être appelés. Je n'ai aucunement l'intention de freiner le député, mais disons que je suis prêt à lui répondre pourvu que cette discussion ne recommence pas aux prochains articles.

M. PINARD: Si j'ai bien compris l'intervention du député de Brome, c'est qu'il voudrait que le ministre fasse une revue des politiques générales de son ministère surtout depuis l'intégration du service des ponts... pour que nous sachions de quelle façon fonctionne généralement...

M. LAFONTAINE: Pourvu qu'on ne recommence pas...

M. PINARD: ... quitte à revenir un peu plus tard aux sous-articles pour demander plus de détails...

M. LAFONTAINE: Oui, plus de détails mais non sur les questions posées à l'heure actuelle. Il faudrait s'entendre là-dessus pour ne pas...

M. BROWN: But generally speaking on your policy regarding the bridge groups that were working in the areas...

M. LAFONTAINE: Yes.

M. BROWN: ... will these be kept on or do you intend to...

M. LAFONTAINE: Ce que nous avons fait, M. le Président, disons qu'au tout début, en 1966, il y avait au ministère des Travaux publics - si M. Russell était ici il me le dirait plus précisément — je crois que c'est 125 constructeurs de ponts et, au fur et à mesure que certains ont pris leur pension ou que certains se sont retirés, que certains sont décédés ou ont pris une autre voie, leur nombre a diminué, je crois, à 55. Alors lorsque nous avons intégré les ponts des Travaux publics, cet effectif de 125 qu'il était en 1966, était tombé à 55. Maintenant, ce que nous faisons... On me dit 75 et non pas 55.

M. PINARD: Là, vous parlez du personnel technique attaché au service des ponts.

M. LAFONTAINE: Non, les constructeurs de ponts. Je vous parle des contremaîtres.

M. PINARD: Des contremaîtres.

M. LAFONTAINE: Alors il y a 75 contremaîtres comparativement à 125, c'est-à-dire une baisse de 50 environ. Maintenant, va que nous intégrons ces gens-là aux divisions, nous avons tenu, sous la direction du directeur du personnel et des ingénieurs du ministère des Travaux publics qui avaient été transférés au ministère de la Voirie, qu'on appelle une classification. On a classifié, A, B et C. C'est à dire A: les constructeurs de ponts qui pourraient agir comme surintendants sur n'importe quel chantier de construction de ponts. A ce moment-là, on les a intégrés. Je pense qu'il y en a dix ou douze qui ont été retenus pas les ingénieurs des Travaux publics comme étant les meilleurs experts en construction de ponts.

Il y a eu une deuxième classe, je ne sais pas quels sont les barèmes sur lesquels on s'est basé, mais encore des barèmes techniques pour dire: Bien, voici une deuxième classe et une troisième classe de constructeurs de ponts.

UNE VOIX: De contremaîtres.

M. LAFONTAINE: Oui, contremaîtres, veut dire constructeurs de ponts en termes techniques.

M. PINARD: Oui, oui.

M. LAFONTAINE: Le constructeur de ponts, c'est le contremaître qui va sur les ponts.

M. PINARD: C'est la définition qui était donnée au personnel technique du service des ponts à l'époque...

M. LAFONTAINE: C'est ça!

M. PINARD: Et vous gardez la même définition maintenant qu'ils sont intégrés à la Voirie.

M. LAFONTAINE: Bien, je ne sais pas. La définition a été faite par la Commission de la fonction publique en vertu du plan du personnel de maîtrise. Évidemment les grands constructeurs de ponts, les dix ou douze, eux, on les a gardés pour les grands projets dans toute la province. Les autres ont reçu une lettre comme quoi leurs services n'étaient plus requis pour la construction des ponts. Par contre, chacun de ces gens-là aura une révision et nous allons tenter de les intégrer dans les divisions, comme par exemple, l'entretien des ponts. Si le type n'est pas classifié comme étant un constructeur de ponts, par exemple en béton, d'une

valeur de \$300,000, il peut fort bien réparer un pont semi-permanent, clouer quelques planches ou quelques madriers, même le bâtir ce pont semi-permanent. Maintenant, il y a un autre avantage dans l'intégration des ponts au ministère de la Voirie, c'est qu'auparavant, un pont de moins de quinze pieds, c'était à la Voirie; un pont de plus de quinze pieds, c'était au ministère des Travaux publics. Mais le ministère des Travaux publics ne bâtissait pas de ponceaux et assez souvent, dans le cas d'un pont qui excède quinze pieds, on peut bâtir un ponceau, on peut peut-être avoir un pont. J'ai le cas précis dans le comté de Bellechasse, dans la paroisse d'Armagh où nous avons engagé une firme d'ingénieurs-conseils lors de la grève des ingénieurs professionnels en 1966, pour étudier et nous faire des recommandations quant à la reconstruction d'un pont qui était désuet. L'ingénieur-conseil nous a présenté son rapport disant que si on rebâtissait un pont, il en coûterait à la province, je crois, \$500,000 et que, si au lieu de faire un pont nous faisons tout simplement un ponceau, qui donnerait exactement le même rendement et qui aurait l'avantage de ne plus nécessiter d'entretien, le coût tomberait à \$200,000.

Il est évident qu'à ce moment-là, nous avons abandonné le projet de pont pour faire le ponceau et, à ce moment-là, nous sauvions à la province de Québec \$300,000, simplement sur un projet, justement à cause d'une barrière légale qui est dans les statuts, qui n'existe plus aujourd'hui, parce que les ponts ont été intégrés au ministère de la Voirie et nous tentons de continuer ce même service-là.

Dans les divisions, je pense bien que nous allons en nommer un parmi ceux qui ont été, disons, remerciés comme constructeurs. Nous allons les reprendre même. Je ne dirais pas tous, même s'ils n'avaient pas leur permanence, s'ils n'étaient qu'occasionnels. Le gouvernement est un gouvernement qui a du cœur, nous allons les reprendre mais les recycler sur la base de la Voirie. Peut-être en nommer un en charge de l'entretien des ponts. Je parle peut-être à bâtons rompus, je pense à ma division. Je sais que dans ma division c'est commencé et je ne sais pas où ils sont rendus dans les autres divisions, mais le travail est amorcé et il va se continuer dans ce sens-là.

M. BROWN: Who is your long range planner for roads in the Province of Quebec? For your long range planning of roads?

M. LAFONTAINE: What do you mean by long range?

M. BROWN: Well, ten years from now.

M. LAFONTAINE: C'est le chef de la planification, M. Henri Perron, que vous voyez ici, en arrière.

M. BROWN: Yes? Does he have many workers with him?

M. LAFONTAINE: Yes, he has a very large staff. I don't mean staff, I mean comity.

M. BROWN: Does he work alone in charge of the staff or does he...

M. LAFONTAINE: No, he does not work alone, I have just said five minutes ago that we have a comity who is meeting every week with the deputy-minister as president and every member. Tous les sous-ministres, sous-ministres adjoints, sous-ministres associés, et tous les grands chefs de service et l'ingénieur en chef se réunissent une fois la semaine et les grandes décisions du ministère sont prises là.

M. BROWN: Who did you say was in charge of that?

M. LAFONTAINE: M. Henri Perron.

M. BROWN: Oh, yes. In the case of a road, it might possibly have an alternative of traveling to rough territory of a good farmer. Who makes the decision how far that road will go...

M. LAFONTAINE: Disons que les décisions sont prises par le ministre comme les décisions ont toujours été prises par le ministre dans le passé. Par contre, le ministre agit toujours en consultation avec ses hauts fonctionnaires.

M. BROWN: Do they consult with the Department of Agriculture now to discuss this type of thing?

M. LAFONTAINE: You mean...

M. BROWN: We'll say you went a quarter of a mile to the east they would possibly leave three hundred acres of good farming land alone. If they went to the center of it, well it...

M. LAFONTAINE: Disons que c'est un problème qui s'est développé surtout lors de la construction de la route transcanadienne, le député de Drummond va se souvenir, des pétitions qu'il

recevait à ce moment-là des cultivateurs. Le ministère de la Voirie tente autant que possible de passer dans ce que l'on appelle les trécarrés pour ne pas subdiviser de terres. Mais, il est évident, que de temps en temps, nous sommes obligés de faire des courbes et qu'à ce moment-là, il y a des résidus de terrains. Le service d'expropriation tente, autant que possible, de reconstituer certaines terres.

M. BROWN: In the case where they are taking up around 100 acres in Brome county going by Cowansville, could I meet Mr. Perron and discuss it?

M. LAFONTAINE: Sure.

M. BROWN: ... or would it be better for a committee to...

M. LAFONTAINE: Non, go and see him. Mr. Perron is over there.

M. BROWN: Oh, yes.

M. LAFONTAINE: Go and see him.

M. BROWN: I hope, he has read a few of the letters that have come in protesting the fact that a road, if it is moved this way about a quarter of a mile, it hurts no farming property while where it is now going, it knocks out one hundred or two hundred acres.

M. LAFONTAINE: I have no objection that the member meet with Mr. Perron and discuss all that thing.

M. BROWN: Now, who would be in charge of your research dealing with new methods of road building?

M. LAFONTAINE: M. Jacques Charland.

M. BROWN: Oh, yes. What is he doing about dust on the roads of the Province of Quebec, anything?

M. LAFONTAINE: Je pense bien que le problème de la poussière sur les routes ne relève pas du directeur de la recherche, mais regarde plutôt le directeur du service de l'entretien.

M. BROWN: Oh, who would that be?

M. LAFONTAINE: Ce serait M. Bastien, il est là.

M. BROWN: Has there been any new methods introduced into the department in the last couple of years?

M. LAFONTAINE: Non, ce sont des méthodes conventionnelles connues depuis assez longtemps, même du temps de nos prédécesseurs et du prédécesseur de nos prédécesseurs. C'est du calcium, du calcium liquide, de l'huile abat-poussière, de la pluie aussi.

M. BROWN: There is a question of a few years ago in the State of Texas. A certain chemical was inserted in the gravel when it was being pressed, which supposedly created a permanent solution to the dust for five or six years. Has there anything at all been studied on these experiments?

M. LAFONTAINE: Oui, il parle du Linisol de la stabilisation de surface avec des déchets, mais cela n'a pas donné de rendement et ça coûtait beaucoup plus cher.

M. PINARD: It is a product made by the Pulp companies.

M. BROWN: I am not sure, I just read about it.

M. LAFONTAINE: It is the linisol probably.

M. BROWN: But in view of the fact that this is one of the greatest protruding agencies in the rural Quebec and where there is such a war on roads from dust, it would seem worthwhile. Is there anything that could be done? It would be most helpful, not only for those people that live on the road, but for those people that make the road.

M. LAFONTAINE: Oui, je comprends le point de vue du député. Disons que dans la province de Québec, il y a 46,000 milles de route et présentement, il n'y en a que 15,000 milles de pavées. Alors la différence, ce sont des chemins de terre ou des chemins de gravier, soit de 1re, 2e, ou 3e classe. C'est évident que le problème est grave, plus encore avec l'augmentation du nombre de véhicules et l'augmentation aussi de l'utilisation de ce même parc automobiles. Mais le député comprendra que nous ne pouvons régler du jour au lendemain, une question qui est latente depuis longtemps, sur laquelle plusieurs chercheurs se sont penchés, mais nous espérons, le temps aidant, et le budget aidant, donner un meilleur service.

M. LACROIX: Quels sont les barèmes du ministère quant à la distribution des budgets dans les différents comtés pour l'amélioration et l'entretien des chemins?

M. LAFONTAINE: Disons que cela dépend de plusieurs points. Si on entre là-dedans, je vous dis que c'est un sujet assez explosif. Je peux vous dire que ce qu'on regarde en face de nous. Je pense bien que le député de Drummond va m'appuyer sur ce point-là. Les besoins sont immenses dans toute la province. Us sont immenses. Et à un moment donné, on se demande si on doit pas faire la route là, ou plutôt celle-là ou une autre. Maintenant l'augmentation du nombre d'automobiles, il ne faut pas l'oublier. C'est une augmentation je pense de 7% à 8% par année. Et l'utilisation de l'automobile connaît aussi une augmentation effarante.

M. LACROIX: Est-ce qu'il y a des critères de planification pour essayer d'arriver à...

M. LAFONTAINE: Nous sommes en train, présentement au ministère de la Voirie, de faire l'inventaire des chemins qui n'existaient pas dans le passé, l'inventaire des chemins en les classifiant.

Il n'y avait pas de classe de chemins de voirie dans le passé. C'est le service de la recherche qui s'occupe de cette chose-là. Il y a un travail immense à faire. Je ne vous le cache pas, c'est un travail de géant, mais il ne faut pas s'attendre à des changements spectaculaires du jour au lendemain. Quand on voit la nécessité de former d'abord une banque d'Informations relativement au système routier. Mais je pense que la banque d'informations s'imposait. J'ai dit tout à l'heure que le ministère de la Voirie, à son origine, était un service du ministère de l'Agriculture. Je ne mets pas en cause la valeur des hommes qui sont au ministère de la Voirie, parce que, je l'ai dit tout à l'heure, les hommes qui sont au ministère de la Voirie sont peut-être parmi les plus qualifiés dans le monde entier, y compris les Etats-Unis.

M. LACROIX: Quels sont les critères...

M. LAFONTAINE: Je me souviens, lors de l'Expo, avoir rencontré le ministre de l'Equipement de l'U.R.S.S., J'ai passé une journée avec lui. Disons qu'on se parlait par interprète, mais il a trouvé que, de tous les pays visités — J'étais avec le sous-ministre, à ce moment-là — il m'a dit: M. le Ministre, les routes les mieux entretenues que j'aie vues jusqu'à

présent sont les routes de la province de Québec et j'ai voyagé.

M. LACROIX: Est-ce que vous l'avez promené sur la route 20 ou ailleurs?

M. LAFONTAINE: Je l'ai amené à plusieurs endroits, et savez-vous à quels problèmes il était surtout intéressé? Aux problèmes de ponts en tôle ondulée, il voulait voir des ponts en tôle ondulée, et je lui ai fait venir la documentation de la compagnie Armco, de Pedlar People Ltd, je lui ai remis cela avec des brochures. Il était accompagné d'une délégation de quinze à vingt ingénieurs russes, peu parlaient le français, quelques-uns parlaient un peu l'anglais, mais je tiens à vous dire que les Russes...

M. LACROIX: Ils parlaient le russe au moins?

M. LAFONTAINE: Ils parlaient le russe. Il y avait un interprète qui venait de l'ambassade russe. Ils se sont montrés extrêmement intéressés par le génie routier de la province de Québec et surtout par l'entretien que le ministère de la Voirie faisait sur ses routes.

M. H O U D E : Il aurait dû vous remettre une médaille.

M. LAFONTAINE: Non, je regrette, ils nous ont donné des souvenirs, pas une médaille!

M. LACROIX: M. le Président, quand le ministre parle de faire des travaux de réparation ou d'entretien selon la nécessité, sur quels critères se base-t-il pour juger de la nécessité dans les comtés...

M. LAFONTAINE: Je ne comprends pas, c'est parce que je lisais une note.

M. LACROIX: Tout à l'heure le ministre disait que les travaux d'entretien ou de réparation étaient faits selon la nécessité, c'était le critère qui servait de base. Est-ce que le ministre pourrait nous dire de quels critères il se sert pour établir la nécessité de réparation ou de construction de chemins dans les comtés.

M. LAFONTAINE: Par exemple, disons que lorsque le député des Iles-de-la-Madeleine vient me demander: M. le ministre, est-ce que vous seriez capable de nous accorder \$140,000 pour faire travailler nos gens aux Iles-de-la-Madeleine? Il y a deux ans de cela. J'ai dit au député:

D'accord, vous avez de mauvais chemins? Et pourtant le député était un député de l'Opposition. De quel barème me suis-je servi? Je me suis servi du barème de la demande du député. Assez souvent c'est un barème, même si le député n'est pas du même côté que présentement je suis.

M. LACROIX: A ce moment-là, je voudrais rectifier les propos du ministre. Quand j'ai été voir le ministre, c'était pour des travaux d'hiver, pour faire des chemins de municipalité, pour des municipalités qui n'étaient pas capables de faire l'entretien, la réparation ou la construction. A ce moment-là, le gouvernement devait payer les matériaux ou la location de la machinerie pour permettre aux municipalités de faire les chemins et, par la suite, le ministère de la Voirie prenait possession des chemins. Mais là, si vous voulez, c'est une voie d'échappement, mais ce à quoi je veux en venir...

M. LAFONTAINE: On m'informe qu'on les a pris souvent à notre entretien ces chemins-là.

M. LACROIX: Ce à quoi je veux en venir c'est que, depuis plusieurs semaines aux Iles-de-la-Madeleine et particulièrement depuis quatre semaines, il est arrivé de nombreux accidents qui ont été mortels. Cette semaine, deux personnes ont péri à cause du mauvais état des routes aux Iles. En tout cas, c'est à cause du mauvais état de la route. Depuis deux ans, on n'a absolument rien fait aux Iles-de-la-Madeleine pour l'entretien des routes et même des routes qui avaient été améliorées, nous sommes en train de les perdre parce que, depuis deux ans, le ministère n'a absolument rien fait. Je pense que c'est malheureux de constater...

M. LAFONTAINE: Je ne permets pas au député...

M. LACROIX: Si vous regardez dans votre budget, vous constaterez que l'an dernier, vous avez dépensé moins de \$100,000 pour la construction et l'entretien des chemins aux Iles-de-la-Madeleine, alors qu'ordinairement le ministère dépensait \$350,000 à \$400,000, sans compter les travaux d'hiver.

M. LAFONTAINE: Si le député veut commencer à m'imputer les morts qu'il y a dans les accidents d'automobile dans la province, je ne le suivrai pas sur ce débat. Ce n'est pas vrai, même si le député est présentement en campagne électorale fédérale.

M. LACROIX: Je n'ai pas l'intention d'imputer au ministre des morts, et la responsabilité des personnes qui sont mortes, mais je crois que c'est la responsabilité du ministre de voir à ce que les routes, dans la province de Québec, que ce soit dans n'importe quel comté, soient au moins carrossables et qu'elles présentent le moins de danger possible. Je ne veux pas imputer au ministre de responsabilité particulière mais je demande au ministre d'apporter une attention spéciale au comté des Iles-de-la-Madeleine parce qu'en 1966 des soumissions avaient été demandées pour améliorer des routes où il y a beaucoup de circulation. On a fait des enquêtes de circulation dans plusieurs municipalités et, depuis ce temps-là, à cause d'interventions qui ne sont pas celles du député élu des Iles-de-la-Madeleine, il y a eu passation... Si vous voulez, on n'a pas donné suite aux demandes de soumissions et les travaux n'ont pas été exécutés...

M. LAFONTAINE: Non, non, il faudrait que le député porte des accusations bien précises sur la façon dont il vient de s'exprimer. C'est de l'insinuation pure et simple et je n'endurerai pas que le député insinue. Maintenant, si le député veut avoir des chiffres, je pourrai lui dire, par exemple, que, dans le comté de Pontiac, il y a au-delà de 1,300 milles de route; il n'y a que 32% ou 33% des routes qui sont améliorées et le comté de Pontiac est situé aux portes de la capitale fédérale où il y a énormément de circulation.

M. LACROIX: Il y a 80%...

M. LAFONTAINE: Où la route 58 traverse le comté de Pontiac pour se rendre en Abitibi, la route 58 est comprise comme étant un chemin amélioré et malgré ça il n'y a dans le comté de Pontiac que 32% ou 33% des chemins qui sont améliorés sur 1,300 milles de route.

M. LACROIX: Seulement, aux Iles-de-la-Madeleine il y a...

M. LAFONTAINE: Si le député est en train de me dire que les besoins sont immenses à travers la province, il ne fait que répéter ce que j'ai dit tantôt au comité. Les besoins de la province sont immenses et dernièrement nous recevions la Chambre de commerce de la province de Québec et j'avais près de moi M. Bureau qui est sous-ministre associé au ministère de la Voirie, que le député de Drummond connaît très bien pour son sérieux...

M. PINARD: Excellent homme.

M. LAFONTAINE: ... excellent homme, et simplement d'un coup d'oeil, les principales demandes qui étaient faites par la Chambre de commerce de la province de Québec, exigeaient un déboursé immédiat de \$1 milliard. Je trouve à ce moment-là que ça dépasse les capacités financières de la province et ce n'est plus un problème qui relève du ministre mais des contribuables en général de toute la province.

M. LACROIX: Ce que je demande au ministre, à l'heure actuelle, c'est au moins d'entretenir ce que nous avons, et je ne comprends pas le fait que pour des travaux qui avaient été demandés en 1966 et pour lesquels des soumissions avaient été demandées et ouvertes, le ministre n'y a pas donné suite. La semaine dernière le divisionnaire régional est allé aux îles, il a demandé au divisionnaire, au maire du village et au curé d'écrire au ministre pour lui demander d'améliorer les chemins. Je ne comprends pas ça. Les soumissions ont été demandées et acceptées au début de 1966, et en 1968, le divisionnaire régional demande au curé et au maire de la paroisse d'écrire au ministre pour lui demander de réaliser les travaux pour lesquels des soumissions avaient été demandées.

M. LE PRESIDENT: Le député de Baldwin.

M. LACROIX: Vous n'avez rien à répondre à ça, M. le Ministre?

M. LAFONTAINE: Oui, si vous voulez que je réponde avec la permission du député de Drummond, je vais répondre.

M. LACROIX: Certainement, répondez!

M. LAFONTAINE: Lorsque j'ai été assermenté ministre de la Voirie en 1966, exactement le 16 juillet, il y avait une autoroute dans la région de Montréal qui s'appelait l'autoroute de Berthier. Les travaux étaient suspendus depuis la fin de 1965...

M. LACROIX: Je crois bien, l'hiver était arrivé.

M. LAFONTAINE: ...et au commencement de 1966, à cause, comme le disait le président de l'Office des autoroutes, à cause d'un manque de fonds...

M. PINARD: C'est-à-dire que c'était plutôt à cause d'un dépassement budgétaire.

M. LAFONTAINE: A cause d'un manque de fonds, tel que le dit le président de l'Office des autoroutes.

M. PINARD: On lui fera expliquer ça tout à l'heure.

M. LAFONTAINE: Vous vous le ferez expliquer mais on avait signé des contrats pour une somme — je dirais le chiffre peut-être de \$60 millions — lorsque l'Office des autoroutes n'avait à son crédit que \$35 millions. Il a fallu prendre \$10 millions du ministère de la Voirie pour permettre la construction de l'autoroute Berthier-Montréal de telle sorte que toutes les routes entourant Montréal soient prêtes pour l'Expo 67. Nous avons inauguré l'autoroute Berthier-Montréal le 24 juin 1967.

M. PINARD: Evidemment, M. le Président, cela demanderait des commentaires de ma part, mais je ne voudrais pas intervenir dans cette discussion parce que j'ai très bien vécu le problème. Je pense qu'il s'agissait d'abord d'un dépassement budgétaire parce qu'à l'Office des autoroutes, nous accordions des budgets basés sur une période de trois années. Si ma mémoire est fidèle, c'était \$35 millions pour l'année 66/67, \$30 millions pour 67/68 et un autre million pour l'année suivante.

Il est arrivé que les dirigeants de l'Office ont jugé bon d'accélérer leurs travaux, de sorte qu'il est arrivé un dépassement budgétaire pour une année financière donnée, quitte pour eux à se reprendre sur l'autre exercice financier ou sur l'ensemble des deux autres exercices financiers qui devaient suivre.

Il est arrivé ce qui devait arriver. A un moment donné, les possibilités d'emprunt de la province n'étant pas illimitées, et les priorités étant devenues autres que celles qui avaient été prévues à l'époque à cause de certains travaux additionnels qu'il a fallu faire pour servir les fins de l'Expo, il a quand même fallu donner préférence, priorité et préséance aux besoins de l'Expo. Et c'est ce qui a expliqué la fermeture temporaire des chantiers de la rive nord, c'est-à-dire de l'autoroute Montréal-Berthier, sur une base temporaire, ainsi que d'une partie de l'autoroute de Sherbrooke, c'est-à-dire Omerville-Rock Island, pour être capables de finir certains travaux absolument urgents pour permettre l'ouverture de l'Expo 67 à temps. Je pense que c'est dans cet esprit que le ministre donne les explications qu'il a données tantôt sans tricher la vérité, je pense. Je crois qu'il est important de rétablir les faits aussi.

M. LAFONTAINE: Disons que tous les contrats signés prévoyaient une date de livraison des travaux, soit le 1er Janvier 1967, avec une pénalité à chacun des entrepreneurs variant de \$500 à \$1,000 par jour. Les travaux ont été arrêtés par l'Ingénieur en chef sous la dictée du président de l'Office des autoroutes leur ordonnant d'arrêter parce qu'ils n'auraient pas pu les payer. Lorsque j'ai été assermenté comme ministre de la Voirie, j'avais en face de moi des contrats qui avaient été signés, les travaux étaient arrêtés; il a fallu réduire certains travaux — d'ailleurs, le député de Drummond le sait — pour les reporter à une année subséquente. Et nous avons dû prendre \$10 millions affectés au ministère de la Voirie et les transférer à l'Office des autoroutes afin de permettre de continuer la construction de l'autoroute de Berthier-Montréal afin que les ouvrages qui étaient en construction à ce moment-là ne se perdent pas, parce qu'il y avait érosion avec le vent, etc. Je n'ai jamais blâmé qui que ce soit. Je n'en ai jamais fait effet, mais il faudrait que le député comprenne, comme je le lui disais tout à l'heure, que les besoins de la province sont extrêmement grands. Et il faut y aller avec ordre de priorités. Je lui ai mentionné tout à l'heure que le comté de Pontlac comprenait 1,300 milles de route dont seulement 34%, 33% ou 32% étaient améliorés, y compris l'amélioration de la route 58 qui va vers l'Abitibi. Dans le comté des Iles-de-la-Madeleine, il n'y a que 130 milles de chemin dont 125 milles sont entretenus durant l'hiver par le ministère de la Voirie.

M. LACROIX: Ce n'est pas là la question. Entretien l'hiver, c'est bien beau, mais l'été, quand on se tue dedans... Si vous voulez considérer, M. le Ministre, les accidents qui se produisent aux Iles-de-la-Madeleine actuellement, c'est peut-être à cet endroit que les accidents sont les plus fréquents et où ils amènent le plus de pertes et de vies et au point de vue matériel également. Je pense que c'est une priorité qui n'est pas à négliger. Ce n'est pas la longueur de chemin qui doit être considérée, c'est l'utilisation qu'on en fait, et c'est aussi le fait qu'il est inadmissible que, depuis deux, on n'ait pas dépensé d'argent pour améliorer les routes aux Iles-de-la-Madeleine. L'entretien des chemins d'hiver, si le ministre le veut, on en reparlera tout à l'heure; mais, à l'heure actuelle, l'entretien des chemins d'été est déficient aux Iles-de-la-Madeleine. Le ministère ne fait rien pour améliorer ou maintenir les routes au niveau où elles étaient auparavant.

M. LAFONTAINE: M. le Président, j'ai ici dans le rapport du ministère: Construction et réfection de routes dans les Iles-de-la-Madeleine: \$254,491.61...

M. LACROIX: C'est le budget 66/67, ça.

M. LAFONTAINE: ... entretien des chemins d'été, \$137,968.44. Entretien des chemins d'hiver par le ministère, \$94,925.21. Subventionnés, \$16,296. Maintenant, si vous...

M. LACROIX: Combien en 67/68? Est-ce que le ministre pourrait me dire, avec l'argent qui a été dépensé, soit \$127,000, quelle longueur de route aux Iles-de-la-Madeleine on a améliorée? On a payé uniquement des salaires avec cet argent.

M. LAFONTAINE: Tout cela est dans le rapport.

M. LACROIX: On n'a pas dépensé. Il n'y a pas eu de dispositions de prises, il n'y a rien de fait.

M. LAFONTAINE: Le député des Iles-de-la-Madeleine a les rapports, le député des Iles-de-la-Madeleine sait qu'il n'y a chez lui que 130 milles de chemin...

M. LACROIX: Ce n'est pas la question, quand même il n'y en aurait que 70 dans la région...

M. LAFONTAINE: Le député des Iles-de-la-Madeleine sait qu'il y a 125 milles de chemin entretenus l'hiver. Le député des Iles-de-la-Madeleine sait qu'il y a une division chez lui dans les Iles-de-la-Madeleine. Je dis au député des Iles-de-la-Madeleine qu'il y a un besoin immense dans toute la province. Je ne nie pas qu'il y ait des besoins chez lui, mais il y a aussi d'autres besoins ailleurs et il peut être assuré de la sympathie du ministre de la Voirie, non seulement vis-à-vis des Iles-de-la-Madeleine, mais dans toute la province, parce que j'ai toujours calculé que le ministère de la Voirie doit être un service qu'on doit donner au public voyageur. Mais ce que je n'accepterai pas, par exemple, c'est l'affirmation que le député disait tout à l'heure, me tenant responsable des accidents et des morts qui sont survenues aux Iles-de-la-Madeleine.

M. LACROIX: Je ne tiens pas le ministre responsable lui-même, mais je tiens le ministère responsable de ne pas avoir fait son pos-

sible pour au moins maintenir les routes à la qualité qu'elles avaient avant 1966. Est-ce que le ministre pourrait me dire maintenant, si, dans le cours de l'exécution du budget d'ARDA, il y a quelque chose de prévu au ministère pour améliorer le réseau routier des Iles-de-la-Madeleine, qui sera payé à 80% par le gouvernement fédéral et administré à 100% par le patronage provincial?

M. LAFONTAINE: Ah! si le député commence sur ce sujet-là, je peux peut-être lui sortir quelques petites coupures comme vous autres.

M. LACROIX: Certainement, sortez ce que vous voulez.

M. LAFONTAINE: Je peux lui en sortir en grande quantité, s'il veut.

M. LACROIX: Sortez ce que vous voudrez.

M. LAFONTAINE: Mais je n'ai pas l'intention présentement de le suivre sur ce terrain-là...

M. LACROIX: Est-ce qu'avec les ententes fédérales-provinciales d'ARDA, il y a quelque chose de prévu pour les Iles-de-la-Madeleine?

M. LAFONTAINE: Parce que je ne crois pas... M. le Président, je demanderais de ramener le député à l'ordre, on est au poste budgétaire 1...

M. LACROIX: C'est l'administration du budget du ministère de la Voirie et je crois que c'est pertinent, les questions que je pose.

M. LAFONTAINE: Evidemment, si le député sait quelque chose, je ne suis pas un vendeur de bottines en temps d'élection fédérale. Je peux lui dire cela.

UNE VOIX: M. le Président, que le député des Iles-de-la-Madeleine retire ses paroles!

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LACROIX: Le ministre, s'il veut un permis de bottines, il le demandera à son homonyme, le bleu, qui s'est présenté contre Maurice Sauvé, de continuer son action en contestation d'élection. Lui, il n'est pas assez courageux pour aller au bout de son action.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. HAMEL: Je me sens courageux.

M. LACROIX: Je me sens capable de le prouver et ce n'est pas le député de Joliette ni celui de Rouville qui va essayer de me boucher avec ça.

M. HAMEL: C'est donc intelligent.

M. LAFONTAINE: Le député de Joliette est présentement président du comité et je pense que le député des Iles-de-la-Madeleine n'a pas le droit d'insulter le président du comité, qui l'a simplement rappelé à l'ordre. Présentement, il n'agit pas comme député de Joliette, mais comme président du comité.

M. LACROIX: En Chambre, et en comité plénier, le député de Joliette a fait souvent allusion aux...

M. LAFONTAINE: Présentement, nous sommes au comité.

M. LE PRESIDENT: S'il vous plaît, à l'ordre! Là, je connais votre grandeur, vous m'attaquerez quand je ne serai pas président.

M. LACROIX: M. le Président, vous, vous êtes là, et puis, votre boîte!

M. LE PRESIDENT: Je peux vous montrer que je suis président et vous faire sortir.

M. LOUBIER: M. le Président, si le député des Iles-de-la-Madeleine fait une crise d'hystérie, on a des recettes pour le soigner. Il pourrait au moins avoir du respect pour le président, quel qu'il soit. Ce n'est pas un combat. Le député des Iles-de-la-Madeleine n'a pas le droit, par son attitude, d'insulter les gens qui président.

M. LACROIX: M. le Président, j'ai posé une question au ministre. J'ai demandé au ministre si, dans les ententes fédérales-provinciales dans les accords ARDA, il y avait quelque chose de prévu pour l'amélioration de la voirie aux Iles-de-la-Madeleine?

M. LAFONTAINE: M. le Président, vous direz au député des Iles-de-la-Madeleine qu'il suive le budget des dépenses, article par article, on y arrivera à achat et construction, à la construction, au poste budgétaire 7: Construction et réfection de routes et de ponts permanents.

M. LE PRESIDENT: Alors, le poste budgétaire 1: Administration.
Le député de Baldwin.

M. SEGUIN: Je vais essayer de changer de ton, un peu, si vous voulez.

M. LAFONTAINE: J'apprécierais beaucoup que le député change un peu.

M. SEGUIN: J'appréciais le ton d'avant, excepté que l'on pourrait peut-être revenir à nos patates, ou à nos moutons. Le ministre a répondu au député de Brome, tout à l'heure, en ce qui concernait la planification de ponts. Le député de Brome a demandé par qui et comment se faisait la répartition des coûts ou une question du genre. Et le ministre a répondu qu'il y avait plusieurs facteurs ou une formule qui s'appliquait.

Entre autres, il a mentionné la capacité des municipalités de payer lorsqu'il s'agissait d'un pont dans une municipalité... Ma question est assez simple, de quelle façon vous y prenez-vous pour savoir si la municipalité...

M. LAFONTAINE: Aux Affaires municipales.

M. SEGUIN: Vous allez aux Affaires municipales. Alors il s'agit plutôt de la condition financière de la municipalité, la population de la municipalité, l'évaluation de...

M. LAFONTAINE: Oui, comme par exemple, il y a une loi que le député de Drummond connaît très bien, c'est la loi du boulevard Métropolitain, c'est dans son...

M. SEGUIN: En dehors du boulevard.

M. LAFONTAINE: Non, non, mais cela en est un... Vous me demandez grosso modo la politique du ministère. Alors, je commence par vous mentionner le boulevard métropolitain où la capacité financière de la ville à payer est prise en considération.

En d'autres cas disons qu'il y a aussi classification, même si la loi reconnaît des ponts provinciaux et le reste des ponts étant municipaux — disons neuf, treize ponts provinciaux, le reste étant des ponts municipaux — il reste tout de même que certaines municipalités qui ont des ponts intermunicipaux ne peuvent pas payer le pont. Ce n'est pas une solution facile. Je mentionnerai simplement, pour le bénéfice du député, par exemple que le pont de Cartierville appartient à la ville de Montréal, si ma mémoire est fidèle, que le pont Pie IX appartient à la province de Québec...

M. KENNEDY: Le pont Viau à Montréal.

M. LAFONTAINE: Le pont Viau à Montréal aussi...

M. KENNEDY: Le pont Mercier.

M. LAFONTAINE: Le pont Mercier appartient à la province et le pont que nous allons construire sur la rue Papineau va appartenir en propre à la province.

M. SEGUIN: Et dans Vaudreuil-Soulanges les ponts Taschereau et Galipault, par exemple, ce sont des ponts qui appartiennent à la province.

M. LAFONTAINE: Je me demande, au sujet des ponts que le député vient de mentionner, s'il y a eu un arrêté ministériel les déclarant ponts provinciaux.

M. SEGUIN: Bien ils l'ont toujours été.

M. LAFONTAINE: Non, je ne le crois pas. Je ne suis pas sûr. Il faudrait que je regarde la loi, peut-être.

M. SEGUIN: Il n'est pas question de contredire...

M. LAFONTAINE: Disons qu'il arrive assez souvent présentement que la province construite à 100% des ponts. Mais si aucun arrêté ministériel n'est passé pour déclarer ces ponts provinciaux, ils demeurent ponts municipaux et tombent sous la tutelle de la municipalité.

M. SEGUIN: Une fois que le pont est construit, je comprends que parfois on cède l'entretien aux municipalités. On le fait pour des viaducs, on le fait pour différentes choses. Mais ce qui m'intriguait surtout, c'était la formule que le ministère employait pour déterminer si une municipalité pouvait ou ne pouvait pas payer. Voyez-vous une municipalité riche ou une municipalité pauvre...

M. LAFONTAINE: Je vais donner un exemple. Dans le comté de Taillon, pour la route numéro 1, la ville a décidé d'en faire un boulevard. La ville a investi dans la réfection de la route 1, je pense \$2 millions et quelques cents mille dollars. Nous avons collaboré avec la municipalité de Jacques-Cartier. Elle a fait ses travaux d'aqueduc, ses travaux d'égouts. Elle a payé l'éclairage, les trottoirs. Nous avons payé, nous, ce que normalement nous aurions payé si cette voie était demeurée à l'entretien de la province, c'est-à-dire \$300,000. Alors

nous avons accordé, sur une dépense que la municipalité faisait de \$2 millions et quelques cents milles dollars, \$300,000 de subvention, mais en laissant, à partir de ce moment-là, l'entretien de la route 1 dans les limites de Jacques-Cartier, à la municipalité. Il y a plusieurs problèmes...

M. SEGUIN: Je ne voudrais pas, M. le Ministre...

M. LAFONTAINE: ... qui se présentent mais qui ne se présentent pas tous de la même manière. Il est assez difficile de déterminer...

M. SEGUIN: Je ne voudrais m'éterniser sur la question. Alors je m'arrête immédiatement parce que je crois que probablement un peu plus loin dans le budget la chose reviendra. Alors il y aura encore des questions.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Le député de Fabre.

M. HOUDE: M. le Ministre, je voudrais juste savoir pour mon information, comment est réparti le budget total du ministère de la Voirie. D'après les conversations il semble que dans certains comtés il y a un budget de la Voirie pour un comté X, mais dans la région métropolitaine c'est divisé en districts. Si je me fie au bottin du gouvernement, je sais, par exemple, chez nous, à Laval, nous sommes dans le district numéro 4. Maintenant — est-ce que c'est juste ce que je viens de dire? — est-ce que c'est vrai que certains comtés ont un budget de voirie?

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas directement le comté qui a un budget, c'est la division qui a un budget.

M. HOUDE: C'est une région plutôt.

M. LAFONTAINE: Par contre, quand une division a un budget, quand une division tombe dans un comté, bien c'est le budget du comté dans le fond.

M. HOUDE: Ce que nous avons dans le bottin, disons, c'est indiqué district numéro 4, c'est ça votre division?

M. LAFONTAINE: Non, cela c'est le district. Le district est plus gros que la division. Il y a deux divisions dans le district numéro 4. La division 1 et la division 2.

M. HOUDE: D'accord! Maintenant, une fois qu'un montant X est accordé à une division, est-ce que le responsable ou le chef de cette division est assez libre de dépenser cette somme selon...

M. LAFONTAINE: Disons que nous demandons, au commencement de chaque année, à chacune des divisions un programme de travaux d'ensemble. Je dois vous dire que, lorsque nous recevons ce programme de travaux, ça dépasse de beaucoup les fonds disponibles. Et, à ce moment-là, il faut couper.

M. HOUDE: Maintenant, au point de vue local, au niveau d'une division, le chef divisionnaire, est-ce qu'il y a un comité, est-ce qu'il consulte les municipalités qui sont dans sa division...

M. LAFONTAINE: Il y a les résolutions de conseil, il y a les demandes, il y a évidemment, le divisionnaire qui est dans un comté et qui sait que tel chemin est bien mauvais; il le connaît, il n'a besoin de consulter personne. Mais, par contre, les programmes de travaux élaborés par les ingénieurs divisionnaires ou par les divisionnaires sont envoyés à l'ingénieur de district qui, lui, fait un genre de compilation, l'envoie à l'ingénieur régional, et l'ingénieur régional finit par l'envoyer au sous-ministre adjoint, qui l'envoie au sous-ministre. A ce moment-là, nous avons une vue d'ensemble de la province.

M. HOUDE: Maintenant, comme député, à qui dois-je m'adresser pour savoir, par exemple, une fois que ça a été fait, puisque les budgets sont accordés, puisque nous sommes en train de les voter, pour connaître la situation et disons, pour pouvoir renseigner les gens qui nous téléphonent et demandent quels sont les projets immédiats?

M. LAFONTAINE: Disons que les budgets ne sont pas encore accordés parce que les budgets ne sont pas encore votés.

M. HOUDE: Une fois qu'ils seront votés, est-ce que le chef d'une division a droit de nous dire ou de nous renseigner à savoir quels sont les bouts de chemin ou les bouts de route qui seront réparés au cours de l'année?

M. LAFONTAINE: Certainement. Même plus que ça, si le député veut le faire, il n'a qu'à communiquer avec moi et je sortirai les détails assez vite. S'il veut prendre contact avec son divisionnaire, libre à lui.

M. HOUDE: J'ai l'impression que ça lui rendrait service et que ça éviterait à une foule de gens des appels téléphoniques fort difficiles, si, pour une région quelconque, je prêche pour ma paroisse en tout cas, si un jour, on publiait, si on rendait publics les projets à court terme avec le budget X pour l'année en cours, est-ce possible, ça?

M. LAFONTAINE: Avec grand plaisir.

M. KENNEDY: M. le Président, je voudrais simplement soulever un point que je ne retrouve pas en titre dans les estimations budgétaires, ça concerne la signalisation routière. L'an dernier, lors de l'étude des crédits du ministère de la Voirie, j'avais soulevé le même point et le ministre de la Voirie avait été d'une complaisance bien agréable lors de ma suggestion. Mais, je constate, du moins en ce qui me concerne, le cas qui me concernait en particulier, qu'il n'y a pas eu de changement, c'était la question de la signalisation routière. La politique du ministère semblait être, là où il y a des bifurcations de routes qui laissent de grandes routes principales, qu'on indique sur le panneau-réclame, la plupart du temps, la ville d'importance qui est la plus éloignée sur cette route-là et qu'on saute toutes les autres villes qui ont leur importance aussi et qu'on les ignore complètement. Alors, je me demande, si, de façon à faciliter...

M. LAFONTAINE: Les deux premiers centres rencontrés sur cette bifurcation sont indiqués sur le panneau-réclame.

M. KENNEDY: Voici, je veux me permettre de contredire ce que le ministre vient de dire.

M. LAFONTAINE: Les deux premières et la dernière.

M. KENNEDY: Je vais me permettre de contredire ce que le ministre vient de dire, à la lumière de l'information qui lui a été fournie par ses fonctionnaires. C'est que, dans le cas de Châteauguay, au pont Mercier, il y a un panneau-réclame qui indique Valleyfield et Beauharnois. Or, Châteauguay est avant Beauharnois, qui est avant Valleyfield. Tout de même, Châteauguay est une ville de 30,000 de population et Beauharnois...

M. LAFONTAINE: Je me souviens que le député m'a fait cette observation-là l'an passé et je demanderais à M. Perron de prendre ça en note, afin que ce soit réglé une fois pour toutes.

M. KENNEDY: D'ailleurs, M. Perron, je pense, doit se rappeler que je lui ai déjà écrit à ce sujet-là. Les réponses étaient qu'on ne pouvait pas mettre plus de deux noms par panneau-réclame et...

M. LAFONTAINE: Disons que ce n'est pas de la mauvaise volonté mais un oubli.

M. KENNEDY: Je veux souligner, le point, non seulement de la part de Châteauguay, mais je crois que c'est important comme politique générale.

M. LAFONTAINE: D'ailleurs, je me souviens que, lorsque j'étais assis à la place du député de Châteauguay, j'avais fait la même demande pour Victoriaville et je poserais au directeur de la planification la même question.

M. KENNEDY: Remarquez, je vais dire au ministre ce que j'ai dit avant de commencer mes suggestions, que le ministre avait été d'une complaisance bien agréable à l'égard de ma suggestion.

M. PINARD: J'aurais une remarque générale à faire, concernant la discussion qui a été engagée tout à l'heure avec le député des Iles-de-la-Madeleine.

Précisément à cause des limitations budgétaires dont le ministre a parlé tantôt, je pense qu'il a raison quand il dit qu'il n'est pas en mesure avec un budget annuel, de faire face à tous les besoins qui sont exprimés par tous les comtés de la province en même temps et sur le plan de la constitution et sur le plan de l'entretien. Si par contre, il ne trouve pas juste d'équilibrer les situations en augmentant assez sensiblement, dans une année donnée, le budget de l'entretien par rapport au budget d'immobilisation, s'il arrive que le ministre est obligé de donner priorité à certains besoins de construction de nouvelles routes, dans d'autres comtés que ceux qui, l'année précédente, par exemple, ont reçu un plus gros budget à l'immobilisation et peut-être un budget moindre pour l'entretien des routes, alors, je me demande si ce n'est pas encore une excellente formule que celle que nous avons suivie à partir de 1960, du moins pour ce que j'ai connu au ministère. C'était ma façon d'équilibrer un peu les situations dans les comtés, de façon à ne pas être accusé de faire de la discrimination par rapport au côté ministériel ou par rapport à des côtés de l'Opposition.

Alors, je me demande si ce n'est pas une façon juste d'équilibrer les choses.

M. KENNEDY: Si tu parles plus, ça va être bruyant.

M. PINARD: Il est arrivé, par exemple, que des comtés ont été négligés — enfin qu'on me passe le terme — sur le plan de la construction de nouvelles routes. Je ne dis pas que le réseau n'était pas bien entretenu, mais j'ai dit qu'il n'y avait pas eu de construction de nouvelles routes dans le comté.

M. LAFONTAINE: Pour répondre au député de Drummondville, pour préciser sa pensée, normalement, lorsque je fais la distribution du budget en ayant moins à distribuer que j'aimerais en distribuer, je prends en ligne de compte, les budgets qui me sont attribués, la longueur de route dans un comté donné, le pourcentage amélioré, et les besoins criants. Par exemple, si un comté est situé près d'une grande ville et que l'utilisation de son réseau routier est plus grande que l'utilisation d'un réseau routier plus éloigné, malgré que nous tentions de faire un genre de péréquation dans toute la province pour ne pas faire de zones sous-développées. Alors, il y a tout ce contexte de base qui est tenu en ligne de compte lorsque nous faisons la distribution du budget.

M. LOUBIER: Pour le ministre de la Voirie, je pense qu'ils ont été plus que justes pour le comté de Drummond. Si l'on regarde le rapport de l'exercice financier de 1965, alors que le député de Drummond était ministre de la Voirie, le budget dans son comté était de \$2,282,000.

M. PINARD: Oui mais là, vis-à-vis de la transcanadienne, c'était en construction à ce moment-là.

M. LOUBIER: Avec le ministre actuel, c'est le député de Labelle qui est ministre de la Voirie, le même comté qui est dans l'Opposition a reçu \$300,000 de plus qu'alors que le député de Drummond était ministre de la Voirie. Je pense qu'on ne peut pas taxer le ministre de la Voirie d'agir de façon discriminatoire, lorsqu'il s'agit des comtés de l'Opposition. Il semble plus généreux pour certains comtés de l'Opposition que pour certains comtés ministériels. Alors, il doit se baser sûrement sur des critères qui font qu'il agit en pleine objectivité et selon les besoins de chacun des comtés, sans aucune discrimination et le comté de Drummond en est la preuve éclatante.

M. HOUDE: Cela prouve qu'il y a un bon

député dans Drummond et que même dans l'Opposition...

M. LOUBIER: Cela prouve que le député de Labelle, le ministre de la Voirie actuel, passe au-dessus des vapeurs partisans et rejoint les besoins des comtés en cause. Je félicite le ministre de la Voirie d'agir d'une façon aussi objective et aussi désintéressée quand il s'agit du bien d'une région.

M. COURCY: M. le Ministre de la Voirie, vous donnerez le même budget qu'en 1965 dans Bellechasse, la différence, vous l'enverrez en Abitibi-Ouest.

M. LOUBIER: Il faudra qu'on en reparle ensemble.

M. COURCY: Je donne des comparaisons.

M. LOUBIER: Parce que si ce sont les comparaisons de Bellechasse en 1962, 1963, 1964, 1965, là, je sentais qu'on était cruellement dans l'Opposition.

M. KENNEDY: A la noirceur; le député va me faire pleurer. Adopté.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait nous dire comment il se fait que le budget du ministère de la Voirie ait été aussi considérablement diminué, cette année, par rapport aux demandes qui sont exprimées, par rapport aux besoins urgents, qui sont connus des officiers du ministère de la Voirie, des ingénieurs?

M. LAFONTAINE: Disons que la seule façon de répondre au député de Drummond, c'est ce que je lui disais tout à l'heure. En 1966, nous avons pris 10 millions et nous l'avons pris à la Voirie, pour financer l'Office des autoroutes.

Tout à l'heure je disais que c'était à cause d'un manque de fonds que les travaux avaient été suspendus sur toutes les autoroutes de la province. J'ai ici en face de moi une lettre de l'Office des autoroutes du Québec, signée par son président, M. Guy Poliquin, relativement à un contrat sur la route de Berthier-Montréal. Dans le troisième paragraphe, M. Poliquin dit: « Or, à cause d'un manque de fonds, l'office a dû contraindre l'entrepreneur à suspendre complètement ses travaux le ou vers le 31 janvier 1966. » Ce n'est qu'à la suite d'une révision, et de la situation financière de l'office et de l'état des travaux, révision entreprise par le ministère des Finances, qu'ordre fut donné à

l'entrepreneur, le 19 août 1966, c'est-à-dire après le 5 juin 1966, de reprendre les travaux — à cause de l'injection de \$10 millions que nous avons acceptée — mais en partie seulement, de telle sorte que l'autoroute Berthier-Montréal soit en service le 24 juin 1967.

Alors la situation d'un manque de fonds qui existait à ce moment-là, le ministre des Finances a tenté de la corriger. Il y a évidemment priorité de l'éducation, ce que tout le monde admet, il y a le système hospitalier qui draine de plus en plus de fonds du gouvernement provincial, Famille et Bien-Être. On a un peu comprimé le ministère de la Voirie, bien que le ministère de la Voirie, en 1966, pas longtemps après l'élection du 5 juin 1966, ait fait pratiquement un miracle. Nous avons prévu au budget \$210 millions d'immobilisation, nous avons atteint \$200 millions d'immobilisation et nous avons passé \$10 millions à l'Office des autoroutes.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, adopté?

M. PINARD: Un instant. Est-ce que je peux savoir du ministre s'il y a eu une augmentation de salaire en faveur des divisionnaires adjoints? Le ministre m'a répondu oui dans le cas des divisionnaires, mais, dans le cas des divisionnaires adjoints, est-ce qu'il y a eu augmentation de traitement?

M. LAFONTAINE: Oui, tous les employés au ministère de la Voirie. Ils ont tous eu des augmentations, même de la rétroactivité dans l'intégration des 57 corps de fonctionnaires comme techniciens de travaux publics. Globalement, tous les employés du ministère de la Voirie ont eu une augmentation de salaire.

M. PINARD: Alors, il est juste pour moi de prétendre qu'un divisionnaire adjoint, qui vient dans la hiérarchie immédiatement après le divisionnaire, doit être payé plus cher, doit recevoir un traitement supérieur au traitement que peut recevoir un contre-maître général.

M. LAFONTAINE: La classe de divisionnaire adjoint a été abolie pour en faire des techniciens en travaux publics, je pense.

M. PINARD: Non, mais enfin je ne fais pas de distinction entre ceux qui étaient aux Travaux publics autrefois et qui sont maintenant à la Voirie, je parle du poste de divisionnaire adjoint

M. LAFONTAINE: Quand je dis technicien

de travaux publics, c'est une classification de la Commission de la fonction publique qui ne comprend pas simplement les gens du ministère des Travaux publics mais aussi les gens du ministère de la Voirie.

M. PINARD: Bon.

M. LAFONTAINE: On les appelle les techniciens de travaux publics. La classe de divisionnaire adjoint n'existe plus et la...

M. PINARD: Ils portent le titre de techniciens de travaux publics.

M. LAFONTAINE: Ils peuvent être de la classe 1, classe 2, classe principale 1 et 2.

M. PINARD: Alors, est-ce que le ministre pourrait me dire qui est ce technicien de travaux publics dans la division de Drummond. M. Théodore Gionet est le divisionnaire, je pense. Celui, qui, autrefois, portait le titre de divisionnaire adjoint, est-ce M. Tessier?

M. LAFONTAINE: Probablement M. Wilfrid Tessier.

M. PINARD: M. Wilfrid Tessier. Est-ce que le ministre pourrait me dire son salaire?

M. LAFONTAINE: On peut le donner au député, s'il le veut. Je prends note de la question et on lui répondra, on n'a pas la liste.

M. PINARD: Alors, l'assistant divisionnaire qui est maintenant nommé technicien de travaux publics est payé de quelle façon? A l'heure, à la semaine ou par période de quinze jours?

M. LAFONTAINE: Il est payé par période de quinze jours.

M. PINARD: Bon. Quel est le traitement?

M. LAFONTAINE: La classe des techniciens des travaux publics, classe principale, premier échelon, \$6,700; 2e échelon, \$6,950; 3e échelon, \$7,200; 4e échelon, \$7,450; 5e échelon, \$7,700; 6e échelon, \$7,950; 7e échelon, \$8,200.

M. PINARD: C'est toujours pour le poste de technicien des travaux publics.

M. LAFONTAINE: Technicien des travaux publics, classe principale.

M. PINARD: Alors, en vertu de quel barème

sont établies les diverses catégories ou les échelons dont parle le ministre?

M. LAFONTAINE: C'est la Commission de la fonction publique qui détermine les normes.

M. PINARD: Alors, est-ce que c'est normal, par exemple, qu'un contremaître général gagne plus cher que celui qui était divisionnaire adjoint et qui porte maintenant le titre de technicien des travaux publics?

M. LAFONTAINE: L'intégration a été faite par la Commission de la fonction publique et suivant l'analyse des fonctions.

M. PINARD: Le ministre a-t-il la liste du personnel avec la catégorie, le classement et le salaire?

M. LAFONTAINE: On peut l'avoir. Si le député le veut je peux l'envoyer chercher.

M. PINARD: Alors, M. le Président, est-ce que je pourrais réserver ma question...

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. LE PRÉSIDENT: Oui, d'accord.

M. PINARD: ... pour y revenir un peu plus tard lorsque j'aurai les informations précises. Enfin, je pense que je peux poser la question demain.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.

M. PINARD: Est-ce qu'il y aurait d'autres députés qui auraient des questions à poser sur l'article « administration, traitements et indemnités »?

M. LESAGE: Qu'est-ce qui arrive aux contremaîtres...

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.

M. LAFONTAINE: Ne me dites pas que le chef de l'Opposition, M. le Président, va recommencer ça!

M. LESAGE: Est-ce qu'il en a été question?

M. LAFONTAINE: Enfin, le chef de l'Opposition en a parlé hier passé. Je ne sais pas s'il se souvient?

M. LESAGE: Ah! oui, je m'en souviens très bien.

M. LAFONTAINE: Il m'avait demandé la définition...

M. LESAGE: C'est parce qu'il y a des cantonniers qui ont été suspendus et qui sont toujours suspendus, sans salaire.

M. LAFONTAINE: Des cantonniers, non.

M. LESAGE: Des contremaîtres, en tout cas, au ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Je regrette, non.

M. LESAGE: Il y a des gens qui ont été suspendus, qui ont été remplacés par des contremaîtres généraux dont le sort n'est pas encore réglé.

M. LAFONTAINE: Non, pas dans mes divisions, je regrette, aucun.

M. LESAGE: Il n'y a pas un nommé Borgia de Saint-Raymond-de-Portneuf, Oscar Borgia?

M. LAFONTAINE: Du 5 juin 1966, date mémorable dans l'histoire politique de la province de Québec, au 20 janvier 1968, des employés qui ont été engagés, 1,335; employés qui ont quitté le ministère, démissions, 117; mutations dans un autre ministère, 61; mise à la retraite, 19; révoqué ou destitué, 1; décès 19; fin d'engagement 2 pour un total de 219; ingénieurs engagés, 47; ingénieurs qui ont quitté le ministère, 13; promotions et reclassifications, 25; divisionnaires mutés, 25.

M. LESAGE: M. Oscar Borgia était cantonnier dans le comté de Portneuf. Il a été suspendu...

M. LAFONTAINE: Disons que je n'ai pas de dossier d'Oscar Borgia.

M. LESAGE: Qu'est-ce qui est arrivé à M. Oscar Borgia?

M. LAFONTAINE: Disons que je n'ai pas de dossier...

M. LESAGE: Ma question est bien précise.

M. LAFONTAINE: Je dirai au chef de l'Opposition...

M. LESAGE: Il a souffert d'une injustice grave...

M. LOUBIER: Attention!

M. LESAGE: ... et qu'est-ce qui lui arrive?

M. LOUBIER: Attention! On va regarder le dossier.

M. LAFONTAINE: Il ne faut pas présumer si M. Borgia a fait un grief de la décision qui sera prise dans...

M. LESAGE: M. Borgia a fait un grief...

M. LAFONTAINE: On peut présumer à ce moment-là s'il y a...

M. LESAGE: ... il y a des mois et des mois de ça. Je voudrais savoir ce qui se passe. Qu'est-ce qu'on attend?

M. LAFONTAINE: Alors, j'aviserai le chef de l'Opposition que c'est la Commission de la fonction publique et non pas le ministère de la Voirie qui règle les cas de griefs.

M. LESAGE: Cela n'a pas d'importance. Le ministère de la Voirie a le dossier de M. Borgia.

M. LAFONTAINE: C'est très important

M. LESAGE: Je voudrais savoir ce qu'il y a dans le dossier de M. Borgia.

M. LAFONTAINE: Le chef de l'Opposition aurait toutes les chances de poser la question lors de l'étude des crédits de la Fonction publique, M. le Président.

M. LESAGE: Non, c'est à ce moment-ci.

M. LAFONTAINE: Voici, M. le Président, si c'est un grief, c'est devant la Commission de la fonction publique et le chef de l'Opposition ne m'entraînera pas dans un débat qui ne doit pas être soulevé à ce moment-ci, car c'est un problème qui regarde la Commission de la fonction publique et non pas le ministère de la Voirie.

M. LESAGE: Avant de dire que c'est un problème qui regarde la Fonction publique, je suggérerais au député de Labelle, ministre de la Voirie, de bien vouloir demander à ses fonctionnaires d'examiner le dossier.

M. LAFONTAINE: J'ai vu mon sous-ministre...

M. LESAGE: S'il vous plaît...

M. LAFONTAINE: ... qui a pris une note: Oscar Borgia, point d'interrogation, dans le comté de Portneuf.

M. LESAGE: Oui.

M. LAFONTAINE: Le chef de l'Opposition sait que je ne me promène pas avec les dossiers du ministère de la Voirie dans mes poches.

M. LESAGE: M. le Président, il me semble que c'est tellement simple. J'ai demandé au ministre de bien vouloir suggérer à ses fonctionnaires de s'enquérir et de me donner une réponse demain matin. En attendant, l'article est suspendu.

M. LAFONTAINE: Mais excepté que le chef de l'Opposition a dit tout à l'heure que c'était une injustice. Je ne suis pas prêt à dire que c'est une injustice. C'est un grief et c'est devant la Fonction publique. Ce n'est pas jugé. Le chef de l'Opposition, comme avocat, doit admettre que ce n'est pas nécessairement une injustice.

M. LESAGE: Si ce n'est pas une injustice, vous me le direz. J'ai droit à mon opinion, vous avez droit à la vôtre.

M. LOUBIER: Si le jugement n'est pas rendu sur le grief, on ne peut pas dire s'il y a eu injustice ou non.

M. LESAGE: Mais vous ne le savez pas, vous n'avez pas le dossier devant vous.

M. LAFONTAINE: Bien non. C'est à l'état de grief actuellement. On l'a dit tout à l'heure. Le chef du personnel m'a dit que c'était à l'état de grief tout à l'heure.

M. LESAGE: Alors, très bien, je veux savoir ce qui en est. Cela fait combien de mois que c'est à l'état de grief? Qu'est-ce qu'on attend pour juger de son cas?

M. LAFONTAINE: A ce moment-là, le chef de l'Opposition demandera à la Commission de la fonction publique ce qu'on attend pour le juger, parce que je ne suis pas la Commission de la fonction publique, je suis ministre de la Voirie.

M. LESAGE: Non. Je pense que le sous-ministre de la Voirie est un homme consciencieux. Il a pris une note et demain matin, il sera en mesure de nous dire ce qui en est du cas Oscar Borgia. C'est tellement simple, pas besoin de faire de chicane.

M. LAFONTAINE: On n'a pas l'intention de faire de la chicane.

M. LESAGE: Suivez donc l'exemple d'en haut. Il s'y déroule un excellent débat.

M. LAFONTAINE: D'ailleurs, le chef de l'Opposition sait que nos relations sont très cordiales et très amicales.

M. LESAGE: Cela a toujours été.

UNE VOIX: Je ne le connaissais pas comme ça, ce gars-là.

M. PINARD: Alors, M. le Président, est-ce que j'ai bien compris que la discussion sur la reclassification ou le reclassement du personnel de la Voirie ou des Travaux publics, devrait être faite généralement et de façon détaillée lorsque viendront les crédits du Conseil exécutif? Avons-nous quand même la latitude de discuter de certains cas?

M. LAFONTAINE: Disons que je n'ai aucune objection à faire aux renseignements que je peux avoir ici, excepté que je ne peux pas me prononcer au nom de la Commission de la fonction publique.

M. LESAGE: Je ne vous demande pas de me dire ce qu'il y a à votre dossier. Non. Demain!

M. LOUBIER: Sous réserve de votre question, sous-article 1, adopté?

M. LESAGE: Oui, mais si j'ai des questions de détails?

M. LOUBIER: Sur la même question?

M. LAFONTAINE: Bien, pour autant que cela n'empiète pas sur le domaine de la Fonction publique.

M. LOUBIER: Adopté sous réserve.

M. LAFONTAINE: Parce que ce n'est pas le ministère de la Voirie qui remplit les fonctions de la Commission de la fonction publique.

M. LESAGE: J'espère que non.

M. LAFONTAINE: Je l'espère. Je ne le voudrais pas non plus.

M. LE PRESIDENT: Alors, un adopté sous réserve? Article 2.

M. LOUBIER: La réserve de la question d'Oscar Borgia.

M. LAFONTAINE: Un instant, M. le Président.

M. LESAGE: C'en'est pas la question d'Oscar. C'est la question du député de Louis-Hébert au sujet de M. Borgia.

M. LOUBIER: Je remercie le chef de l'Opposition, M. le Président.

M. LESAGE: C'était tout ce que je voulais demander. Ma prochaine question, c'est quels sont les travaux dans mon comté que n'oubliera pas le ministre?

M. LAFONTAINE: Disons que c'est le comté de la province qui va recevoir le plus. Ce qui veut dire que je traite bien le chef de l'Opposition.

M. LESAGE: Non, ce n'est pas le chef de l'Opposition. C'est parce que c'est devenu essentiel. D'abord, les routes de ceinture autour de Québec...

M. LAFONTAINE: A tel point que le chef de l'Opposition rend jaloux tous les autres députés libéraux.

M. LESAGE: D'ailleurs, les travaux qui peuvent être effectués dans le comté de Louis-Hébert ne nécessitent pas l'emploi de tellement d'hommes et les hommes qui sont employés aux travaux sont rarement des citoyens du comté.

M. LAFONTAINE: Non. Disons que c'est une grosse entreprise. Mais, par contre, nous continuons à appliquer le système des soumissions publiques et les entrepreneurs...

M. LESAGE: Par accident.

M. LAFONTAINE: Pas par accident, non. Par principe.

M. LOUBIER: Et au nom de mon député, le député de Louis-Hébert, je remercie le ministre de la Voirie de sa grande générosité.

M. LE PRÉSIDENT: Article 2, Service d'entretien. Construction de...

M. LESAGE: C'est la région de Québec qui en a besoin.

M. PINARD: Un instant. Est-ce que les députés qui font partie de mon comité n'ont plus de questions à poser à l'article « administration », sous-article un « traitements et indemnités ». C'est adopté?

M. BROWN: What is the salary paid to the cantonnier of Shefford, Brome and Missisquoi Counties?

M. LAFONTAINE: C'est dans la liste du personnel qu'on va apporter demain à la demande du député de Drummond. On la lui remettra.

M. PINARD: Je pense que ce serait une excellente formule à adopter...

M. LAFONTAINE: Nous allons nous adresser à M. Xerox pour faire une copie et vous la remettre.

M. PINARD: Avec l'entente cependant qu'il y aura peut-être des questions à poser sur le reclassement, sur la description des fonctions.

M. LAFONTAINE: Je viens de retirer ma proposition. On me dit que ce sont deux volumes fort épais.

M. LAFONTAINE: Mais, disons que si le député de Drummond veut le vérifier, le consulter...

M. PINARD: Je pense bien que nous ne sommes pas tellement nombreux, les membres du comité de la Voirie, alors je pense qu'il sera assez simple demain, sur des questions, de répondre verbalement aux demandes d'information...

M. LAFONTAINE: Pour autant que cela ne dure pas tout l'après-midi car, à ce moment-là, ce serait plus simple pour moi de la faire imprimer et de la faire distribuer.

M. PINARD: D'accord.

M. LE PRÉSIDENT: Le poste budgétaire 1, article 1, le sous-article 1: Traitements et indemnités, adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.
Sous-article 2: Frais de voyage?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.
Sous-article 3: Frais de bureau?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.
Sous-article 4: Matériel, articles du bureau, impressions et abonnements, adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 5: Automobiles: entretien et opération, adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 6: Publicité et information, adopté?

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait me donner la signification de la diminution du montant demandé cette année par rapport à celui de l'année dernière?

M. LAFONTAINE: C'est parce que le budget a été transféré à l'Office de publicité de la province de Québec. Si le député se souvient, lors de l'étude du discours du budget, le chef de l'Opposition a fait une sortie contre l'augmentation du budget de la publicité. Bien, cela est une des raisons. Le budget de la Voirie étant diminué, son budget a été reporté à l'Office de publicité.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait me dire quels sont les membres du Service d'information et de publicité du ministère de la Voirie et de quelle façon maintenant est-il structuré?

M. LAFONTAINE: Disons que, présentement, tous les gens qui travaillaient au service de l'information au ministère de la Voirie relèvent maintenant de l'Office de publicité de la province. D'ailleurs, sur l'organigramme que j'ai donné au député, il verra l'information est écrite. Moins les employés qui demeurent au ministère de la Voirie, comme M. Quint par exemple.

M. PINARD: A même quel budget le salaire est-il payé?

M. LAFONTAINE: L'Office d'information.

M. PINARD: Alors, la somme de \$27,000 demandée servirait à payer le traitement du personnel clérical?

M. LAFONTAINE: Non, non. Nous avons fait imprimer l'an passé...

M. PINARD: Le rapport annuel.

M. LE PRESIDENT: Alors, le sous-article 6, adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 2: Service d'entretien et de construction de routes, maintenance. Alors, sous-article 1: Traitements...

M. LAFONTAINE: Bien disons qu'on l'a pas mal discuté là.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 2: Frais de voyage, adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 3: Frais de bureau et autres dépenses, adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 4: Matériel, articles de bureau, impressions et abonnements, adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'honorable député de Châteauguay.

M. LAFONTAINE: L'honorable député de Drummond va remarquer que la présentation cette année est beaucoup plus longue parce qu'on l'a mis par entité administrative.

M. PINARD: Elle est différente parce que mes points de repère ne sont plus les mêmes...

M. LAFONTAINE: Voici, les miens sont plus clairs.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Alors, article 2, adopté au complet.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 3: Service d'entretien et de construction de ponts. Sous-article 1: Traitements, adopté?

M. BROWN: Mr. Chairman, I would like to know what the foreman on a bridge receives as a salary?

M. LAFONTAINE: I've just answered, Mr. Brown, the same thing.

M. LE PRESIDENT: Tel que convenu, le député de Brome recevra sa réponse demain. Article 3, sous-article 1, adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 2: Frais de bureau et autres dépenses, adopté?

M. BROWN: Ah, ah, ah! wait a minute.

M. LE PRESIDENT: Office and other expenses.

M. BROWN: Does this include materials for the bridges that are being built?

M. LE PRESIDENT: Article 3, sous-article...

M. LAFONTAINE: Les frais de bureau, c'est toujours dans l'administration. Normalement, si on avait gardé la même présentation que dans le budget de l'an passé, cette question aurait été acceptée dans l'administration, ce qu'on a discuté tout à l'heure.

Le député de Drummond, l'année dernière, nous a demandé de faire une fragmentation de notre présentation de budget. Nous avons accédé à sa demande et cela fait beaucoup plus... si le député le remarque, nous en avons quatre pages. Cet article a été discuté tout à l'heure à « administration ». Nous l'avons discuté en bloc,

M. BROWN: As for materials dealing with bridges in the province, will we be able to come back to it?

M. LAFONTAINE: Oui, disons que c'est la compilation de chacune des dépenses à chacun des articles bien précis, tel qu'on le fait au ministère.

M. BROWN: But in the case of material going into the bridges we discussed...

M. MAILLOUX: Les matériaux, c'est bien à l'article 2 et non pas à...

M. LE PRESIDENT: Adopté, 4.

M. PINARD: M. le Président, je vous ferais remarquer que le député de Stanstead, qui était occupé en Chambre, n'a pas pu poser une question à l'article 2: Service d'entretien. Est-ce qu'on pourrait réserver sa question pour demain matin?

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. PINARD: Elle est de même nature que celle sur laquelle j'ai fait une réserve.

M. LAFONTAINE: Une question de salaire?

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Alors, sous-article 2: Frais de bureau et autres dépenses, adopté.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 3: Matériel, articles de bureau, impressions et abonnements, adopté. Article 4: Service de la route transcanadienne. Sous-article 1: Traitements. Adopté.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 2: Frais de bureau et autres dépenses, adopté.

M. PINARD: Un instant. Est-ce que le ministre pourrait me dire si la somme de \$561,900 sert exclusivement à payer les salaires des employés de la route transcanadienne qui sont encore logés au bureau de Montréal?

M. LAFONTAINE: C'est ça. Disons que c'est la compilation. Auparavant, tout ça était voté, par exemple, l'an passé, au poste budgétaire 1: Administration. Pour faire suite au désir du député de Drummond l'an passé, s'il se souvient, nous l'avons fragmenté tel que nous l'avons, nous, dans les livres. Alors ces salaires sont imputés à la route transcanadienne dans notre administration de la route transcanadienne.

M. LE PRESIDENT: Le député de Charlevoix.

M. MAILLOUX: A l'article 5: Service des...

M. LE PRESIDENT: Voulez-vous parler plus fort, vis-à-vis le...

M. LOUBIER: Le député de Charlevoix à une question à l'article « expropriation ».

M. MAILLOUX: C'est au sujet des montants à payer? Je voudrais savoir si c'est parce qu'il n'y a pas assez de fonctionnaires que les expropriations retardent ou est-ce une question d'argent?

M. LE PRESIDENT: Nous sommes juste à l'article 3 qui est adopté.

M. LAFONTAINE: L'article 4 n'a pas été adopté.

M. LOUBIER: Sous-article 3, adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 3: Matériel et articles de bureau, impressions et abonnements, adopté.

M. MAILLOUX: On est rendu à l'article 5.

M. LOUBIER: Article 5.

UNE VOIX: Nous ne sommes pas rendus.

M. LE PRESIDENT: Article 5: Service des expropriations, Sous-article 1: Traitements.

M. MAILLOUX: Ce que je voulais savoir, est-ce que le retard dans les expropriations provient du manque du personnel ou est-ce...?

M. LAFONTAINE: Disons que, pour les retards en expropriation, on est en train de se reprendre — M. Adam dit qu'il ne pensait pas que cela passerait ce soir — je pense qu'au 5 juin il y en avait 12,400 ou 12,500 — il y avait 13,273 cas au 5 juin 1966. Présentement il y en a 8,005. Il y a eu un rattrapage sur les...

M. MAILLOUX: Dans les cas où il n'y a pas de litige, est-ce que le paiement se fait dans une période assez restreinte ou le ministère attend-il encore...

M. LAFONTAINE: Oui, nous tentons présentement d'essayer de régler le plus tôt possible. Nous tentons d'établir comme base, qu'une expropriation qui n'est pas réglée en dedans de six mois, surtout quand le propriétaire du fonds de terrain qui se fait exproprier est consentant avec le ministère de la Voirie, il n'y a

aucune raison de ne pas le régler. Nous tentons ceci présentement, parce que, auparavant, au service de l'expropriation — je ne blâme pas l'ancien gouvernement ni le gouvernement qui l'a précédé — la méthode appliquée était qu'il y avait deux prix. On faisait un chemin, une estimation, et après l'expropriation, on ne s'en occupait pas. On disait, un chemin coûte \$1 million, quand l'expropriation, parfois, coûtait \$500,000. Alors le coût du chemin à ce moment-là, c'était \$1,500,000 et non pas simplement \$1 million. Nous tendons — évidemment, nous ne pouvons pas le réaliser tout de suite — vers une politique à l'effet que, lorsque nous ferons voter des budgets en Chambre, les montants d'expropriation seront en même temps votés. Maintenant, il y a comme je vous dis, le retard

à rattraper. Nous disons que la tente de fort spectaculaire pour baisser de 13,473 cas à 8,500 cas.

M. MAILLOUX: J'avais une deuxième question à poser au sujet du même phénomène.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministère a eu tendance, au service de l'expropriation, à engager — je ne dirai pas des experts plus qualifiés parce que je ne voudrais pas blâmer ceux qui étaient à l'emploi du gouvernement depuis de nombreuses années, mais il se pose certains problèmes quand ça concerne des individus qui sont dans le domaine de la culture — est-ce que le ministère a eu tendance à engager des gens qui se spécialisent dans des connaissances plus approfondies, est-ce que l'UCC, à chaque congrès, fait des plaintes...

M. LAFONTAINE: Disons que nous avons engagé un agronome au ministère de la Voirie, qui est un M. Grandmont, qui travaille pour le service de la recherche. Evidemment, comme vous le savez, le ministre de la Voirie — et mon prédécesseur pourra le confirmer — reçoit des documents à la tonne, comme par exemple au sujet du rapport du BAEQ, je pense que ça faisait un document assez volumineux. Il est physiquement impossible, malgré la bonne volonté du titulaire du ministère de la Voirie, après sa journée faite, à onze heures du soir, de se retirer à son appartement et de commencer à faire une lecture longue et très intéressante...

M. KENNEDY: Je savais qu'elle devait être intéressante...

M. LAFONTAINE: Alors, à ce moment-là, vu que des problèmes agricoles sont mêlés

à ça, vu qu'au service des expropriations nous avons aussi des problèmes agricoles, nous avons nommé, au service de la recherche M. Gaston Grandmont pour voir spécifiquement aux questions agricoles, parce que c'était un agronome. Ensuite, trois agronomes spécialisés travaillent au service de M. Adam.

M. MAILLOUX: Est-ce que ça veut dire que, en raison de certaines constructions de routes en milieu rural, peu importe le comté de la province, ça entraîne parfois des changements évidemment dans l'écoulement de l'eau? Alors, on voit des cultivateurs qui perdent les puits qui approvisionnent la maison en eau potable...

M. LAFONTAINE: Nous disons que la tente de s'humaniser le plus possible au ministère de la Voirie, car, comme je l'ai déjà déclaré dans une conférence, nous travaillons dans l'humain et nous tentons par tous les moyens possibles, de ne pas spolier les droits acquis des propriétaires, leurs droits fonciers, leurs droits réels. Evidemment, il n'y a peut-être pas un service au ministère de la Voirie plus odieux à opérer que le service des expropriations et, à ce moment-là, je pense à M. Adam qui, parfois, n'est pas aimé par tout le monde parce qu'il faut qu'il tranche une question. Et, quand il tranche une question, il tranche sur la foi de renseignements lui parvenant des experts qu'il a engagés ou qui sont à son service. Ce n'est pas un poste de tout repos et je lui rends hommage d'avoir pu continuer à travailler dans des conditions qui ne sont pas toujours faciles.

M. LOUBIER: Comme le député de Charlevoix vient de le signaler, lorsqu'il s'agit, par exemple, de puits, il y a des indemnités de payées à ce moment-là. C'est arrivé dans mon comté depuis quatre ou cinq ans et ça a été remboursé en indemnités, tenant compte du fait que les gens perdaient leur puits ou leur source d'eau.

M. LAFONTAINE: Comme renseignement complémentaire au député de Charlevoix, je lui dirai qu'au point de vue de l'expropriation, ce que le ministère de la Voirie a payé en 67/68 a été la plus grosse année jamais vue au ministère de la Voirie. Nous avons payé pour \$45 millions d'expropriations et nous avons fermé 8,549 dossiers.

M. MAILLOUX: C'est une question qui appartiendrait probablement à l'article suivant. Quel est le pourcentage, quel est le montant

d'intérêt que vous payez? Est-ce que c'est 5% ou 6%.

M. LAFONTAINE: Cinq pour cent. Le taux légal: cinq pour cent.

M. KENNEDY: Est-ce que vous tenez compte de la perte de revenus en dehors de l'intérêt qui n'est pas tellement considérable. Est-ce que vous tenez compte de la perte de revenus lorsqu'il y a des propriétés à revenus qui sont expropriées et qu'il y a un délai considérable entre le moment de l'expropriation et le règlement? Est-ce que vous tenez compte de cette perte?

M. LE PRESIDENT: Le député de Drummond.

M. PINARD: Sur le même sujet de l'intérêt payable sur l'indemnité qui doit être versée à l'exproprié, je pense qu'il y a une anomalie assez grave surtout avec les conditions très changeantes du marché financier et surtout du marché de l'emprunt. Par exemple, j'ai des cas qui ont été soumis récemment à mon attention.

ministère de la Voirie pour une somme capitale qui a reçu l'assentiment de l'exproprié mais il s'est écoulé, disons, un délai assez long entre le moment de la signature de l'acceptation par l'exproprié du montant de l'indemnité, par rapport à la date où la quittance a été prête à être signée chez le notaire et où le chèque devait être remis à l'exproprié. Il arrive que le marché de l'argent est beaucoup plus coûteux maintenant qu'il l'était autrefois et le ministère continue à payer l'intérêt à un taux de cinq pour cent alors que, maintenant, les expropriés doivent, par exemple, pour se reloger, pour rebâtir ou pour améliorer leur propre situation sur le plan domiciliaire ou sur le plan industriel, emprunter aux banques à huit, huit et demi ou neuf pour cent.

M. PINARD: ... sur le plan domiciliaire ou industriel, ils sont obligés d'emprunter aux banques à 8%, 8 1/2% et 9%. Je me demande si le ministère de la Voirie ne devrait pas combler l'écart, au moment où le règlement s'effectue finalement par la remise du montant en capital et en intérêts, et si l'ajustement ne devrait pas être fait pour combler cette différence. A ce moment-là, c'est une perte directe imputable à l'exproprié. Je pense que c'est injuste à son endroit. Parce que le taux légal n'est plus 5%, ni pour le gouvernement, ni pour le citoyen. Le taux légal est le taux actuellement en vigueur.

M. LOUBIER: Selon le code civil, c'est 5%.

M. PINARD: Oui, c'est le code civil qui le dit. Mais seulement le taux en vigueur...

M. LOUBIER: Le taux courant, actuellement, le taux légal est 5%.

M. PINARD: Oui, mais enfin je pense que le ministre admettra avec moi que le taux légal, dans sa signification actuelle, c'est périmé, cela signifie le taux d'intérêt courant, sur le marché de F emprunt, sur le marché bancaire.

M. LOUBIER: Lorsqu'il n'y a pas de clauses spécifiques sur un contrat pour le taux d'intérêt, on se reporte au taux d'intérêt légal...

M. PINARD: En somme, c'est le taux exigé par la banque du Canada et fixé par la banque du Canada aux banques à charte et aux intuitions prêteuses.

M. GAGNON: Oui, mais il varie, le taux d'intérêt.

Il y avait eu des règlements offerts pas le mi-

M. PINARD: C'est ça que je dis, le taux varie.

M. LAFONTAINE: Le chef du service de l'expropriation m'informe de ceci. Disons que nous expropriions un bungalow de \$25,000 et que, là-dessus, il y a une hypothèque de \$10,000, une hypothèque qui porterait intérêt à 5% et que l'exproprié veut se rebâtir et veut renégocier une autre hypothèque sur une autre maison, il doit emprunter \$10,000, et présentement il est obligé d'emprunter \$10,000 à 8 1/2%, le ministère de la Voirie paie la différence entre le 5% et le 8 1/2%, comme dommages.

M. PINARD: C'est ça que j'ai voulu dire. Parce que ce qui empêche parfois le règlement final d'un dossier, ce n'est pas tellement le montant qui est dû en capital, mais c'est précisément le règlement final en ce qui concerne les arrérages d'intérêts, les ajustements actuels. Par exemple, paiement des taxes scolaires et municipales que l'exproprié a dû payer même après la prise de possession par le ministère.

M. LAFONTAINE: Allons, disons qu'on paie les taxes d'amélioration locale, mais nous ne payons pas les taxes dans l'année où le dépôt du plan a été fait. Parce qu'à ce moment-là la personne expropriée a jouissance de sa maison.

M. PINARD: Mais pour y arriver, est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité de laisser au notaire instrumentant, la latitude de faire les ajustements, pour autant que des directives précises sont données par le service d'expropriation?

M. LAFONTAINE: Disons que le député de Drummond sait pertinemment que le rapport Alary, qui n'est pas encore complet... C'est simplement pour rectifier, en Chambre, j'ai dit au député de Drummond que je n'avais pas le rapport Alary au complet, et j'ai reçu hier...

M. PINARD: Il a dû y avoir une remise de rapport préliminaire.

M. LAFONTAINE: Voici, M. Alary m'écrit en date du 24 mai 1968.

« M. le ministre,

« Je prends l'initiative de vous faire parvenir deux articles concernant le rapport de notre comité d'étude. Vous trouverez également sous pli copie d'une lettre que j'adresse à l'honorable premier ministre à ce sujet.

« A la vue de ces documents, je me demande si, à l'occasion de l'étude des crédits budgétaires de votre ministère, vous ne pourriez pas corriger efficacement la situation en précisant que le rapport de notre comité n'est pas encore déposé, mais qu'il le sera dans un avenir rapproché.

« Je déplore vivement le ton de ces articles qui laisse supposer que le gouvernement se serait désintéressé de nos travaux, alors qu'au contraire, vous n'avez cessé de vous tenir informé de la marche de nos études et de nous accorder votre entier soutien. »

Alors, je le fais. Je ne l'aurais pas fait si la lettre ne l'avait pas demandé. Je n'ai pas parlé à M. Alary depuis un mois, un mois et demi. M. Alary me demande, à l'occasion de l'étude des crédits budgétaires de mon ministère, de corriger efficacement la situation. Alors, je l'ai fait. Je pense bien que M. Alary l'a fait en toute honnêteté intellectuelle, mais je me souviens que l'autre jour, en Chambre, j'avais beau affirmer que je n'avais pas le rapport Alary, que je n'avais que les conclusions du rapport Alary et qu'il restait toute la motivation de ses conclusions à nous fournir et que nous ne l'avions pas encore et que nous ne pouvions pas considérer le rapport Alary comme étant complet. Et c'était M. Alary lui-même qui nous l'avait précisé, lorsqu'il nous avait remis ses conclusions. Nous ne pouvions pas agir parce que, comme législateurs, nous devons poser des gestes concrets, et il nous de-

mandait d'attendre qu'il dépose tous les addendums et tous les mémoires qu'il avait reçus, qui précisait la motivation et pourquoi il recommandait certaines choses, de telle sorte que nous puissions analyser son rapport, ses conclusions, en pleine connaissance de cause. Alors, je remercie M. Alary qui m'a envoyé cette lettre datée du 24 mai 1968, sans que j'aie eu à le consulter en quoi que ce soit. Je n'ai pas vu M. Alary depuis un mois et demi.

M. PINARD: Alors, le ministre admet que l'équipe qui avait été chargée de faire ce travail a fait un excellent travail.

M. LAFONTAINE: Disons que je dis que M. Alary est un expert, j'ai confiance en M. Alary. Si je n'avais pas eu confiance en M. Alary, il aurait été facile de le changer par arrêté ministériel parce qu'il avait été nommé par arrêté ministériel. Le député de Drummond me rendra simplement justice en acceptant...

M. KENNEDY: Il vous a envoyé des coupures de journaux aussi.

M. LAFONTAINE: Il n'avait pas besoin de me les envoyer parce que je les avais au ministère. Disons que je n'ai pas limogé qui que ce soit sur le comité qui avait été nommé. Je pense bien que les gens qui ont été nommés étaient des personnes consciencieuses...

UNE VOIX: Jusqu'à preuve du contraire!

M. LE PRESIDENT: Le député de Rouville.

M. HAMEL: Est-ce qu'il y a des études au service de l'expropriation? Est-ce qu'il y aurait possibilité de donner un certain pourcentage à l'exproprié au moment...

M. LAFONTAINE: Quand nous payions avant, c'était 50% de l'évaluation municipale, 100% de l'évaluation municipale. Maintenant nous payons 50% de notre offre parce que, disons que dans les centres ruraux, l'évaluation municipale ne correspond pas toujours à l'évaluation réelle de l'édifice.

M. HAMEL: Vous payez 50% au moment de la signature de l'expropriation?

M. LAFONTAINE: Disons que lorsque nous faisons une offre, l'exproprié a le droit de la refuser ou de l'accepter. Lorsque nous faisons une offre, nous allons au conseil de la Trésorerie et nous lui demandons de verser à l'exproprié 50% de notre offre.

M. HAMEL: Cela répond à ma question.

M. LE PRESIDENT: Le député de Baldwin.

M. SEGUIN: M. le Ministre, à l'article 5, sous-article 1: Traitements, on a une différence d'employés de 227 à 220, c'est-à-dire une différence de 7 employés. Ces sept employés-là, si je regarde l'augmentation du traitement payé, représentent \$133 par personne approximativement en moyenne.

M. LAFONTAINE: Disons qu'il y a eu augmentation des salaires.

M. SEGUIN: Non, non, je veux faire ensuite la comparaison avec l'article 3 que nous avons adopté. Nous avons ici une diminution d'employés au nombre de quatre, c'est-à-dire de 160 à 156. Il y a une différence dans les traitements de \$311,300, c'est-à-dire, si je prends les 156 employés indiqués, ça représente une augmentation de \$1,900 par employé. Pouvez-vous m'expliquer la disparité qui semble exister ici dans une section qui est composée d'experts dans le service d'entretien? Je me demande si on n'a pas plutôt affaire à des gens qui devraient normalement recevoir un traitement moindre. Cela semble ici le contraire. Dans un cas où je m'attends d'avoir des spécialistes, j'ai une augmentation moyenne de \$133 tandis que dans l'autre service, pour quatre employés, j'ai une augmentation moyenne de \$1,900. Je parle de l'article 3: Service d'entretien, qui a déjà été accepté, et du sous-article 1, traitements, où on avait 160 employés qui recevaient \$933,000. Nous avons réduit leur nombre à 156 et maintenant, nous payons \$1,245,000, ce qui représente une augmentation moyenne par employé de \$1,900.

M. LAFONTAINE: Je réponds au député de Robert-Baldwin. Mon chef de personnel m'informe que les employés du service d'expropriation, lors de l'intégration, étaient beaucoup plus près de leur salaire réel que ceux qui étaient au service de l'entretien et de la construction de ponts, ce qui explique une des disparités. Deuxièmement, M. Langevin, sous-ministre adjoint, m'informe que quand on marque 160, on aurait peut-être pu marquer 157 1/2, parce qu'il y a des employés qui n'ont pas travaillé l'année entière, qui ont été envoyés à un autre service.

M. SEGUIN: Vous admettez tout de même, M. le Ministre, qu'il y a une différence dans le traitement dans un cas, dans le cas de l'article 3, de \$311,300 et dans l'article 5 il y a une dif-

férence de \$29,260 et l'on parle de très peu d'employés. Alors, si je fais la péréquation, si vous voulez, si je fais la moyenne d'augmentation par employé, j'arrive avec une différence extraordinaire. Il y a sans doute une raison, je n'apporte pas ça comme critique. Je pose tout simplement une question. Peut-être qu'on pourra me le donner avec plus de précision demain ou à un autre moment, si vous voulez regarder les chiffres.

M. MAILLOUX: Le ministre de l'Agriculture a soulevé que certains hauts fonctionnaires étaient mutés dans un autre ministère...

M. SEGUIN: \$1,900 par année, c'est toute une augmentation.

M. LAFONTAINE: Il y a des gens qui ont reçu plus que \$1,900 d'augmentation.

M. SEGUIN: Ecoutez!

M. LAFONTAINE: Ah! oui.

M. SEGUIN: C'est basé, c'est une moyenne de \$1,900.

M. LAFONTAINE: Il y a des employés du ministère de la Voirie qui ont reçu des augmentations jusqu'à \$3,000.

M. SEGUIN: Oui, mais c'est 156 employés avec une différence de \$311,000...

M. LAFONTAINE: Ici, évidemment, pour répondre d'une façon bien objective et bien sérieuse au député de Robert-Baldwin, il faudrait que je sorte tous les chiffres qui passent sur la machine électronique. Ces chiffres-là nous sont donnés par les machines IBM.

M. SEGUIN: J'aimerais bien avoir une réponse, M. le Ministre, parce que je pense qu'on peut rencontrer le même problème...

M. LAFONTAINE: J'ai déjà commencé à répondre au député quand il se scandalise, disons, d'une façon bien prude, par exemple, de l'augmentation de \$1,900. Je dois lui admettre qu'au ministère de la Voirie certains employés ont reçu des augmentations jusqu'à \$3,000.

M. SEGUIN: Alors \$1,900, c'est l'augmentation moyenne pour 156.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. SEGUIN: Alors, s'il compte les augmentations de \$3,000 avec ça.

M. LAFONTAINE: Oui, oui.

M. SEGUIN: C'est \$1,900 pour 156 employés.

M. LAFONTAINE: Oui. Réellement, il n'y a rien qui me surprenne dans la question du député. L'année passée, l'intégration du ministère de la Voirie, de certains cadres ouvriers à ceux des fonctionnaires, a coûté exactement \$4,200,000.

M. SEGUIN: Oui, mais il y a beaucoup d'autres choses.

M. LAFONTAINE: Non, l'intégration a coûté énormément cher au ministère de la Voirie l'an passé si le député veut regarder les crédits supplémentaires demandés par le ministre des Finances pour l'année fiscale Pan passé, il se rendra compte qu'au ministère de la Voirie il y avait une somme de \$4,200,000 à peu près, pour rajuster, à cause de l'intégration.

M. SEGUIN: Je ne vous demande pas l'impossible, M. le Ministre, mais tout simplement de me donner — pas ce soir — si vous pouvez apporter ou faire donner une explication acceptable.

M. LAFONTAINE: Par exemple, je prends M. François Favreau qui est ici, je pense, je l'ai vu au souper mais il est parti. M. François Favreau gagnait \$8,200 et il est passé à \$14,000 par année, ce qui donne tout de même une augmentation dans son cas d'environ \$6,000, \$5,800.

M. LOUBIER: Un seul cas, \$6,000.

M. SEGUIN: Où est-il?

M. LAFONTAINE: Il est quelque part là-dedans. Il aurait peut-être été plus facile de présenter les crédits comme nous les présentions les années passées. Nous avons donné les réponses...

M. SEGUIN: Vous parlez d'un individu, M. le Ministre...

M. LAFONTAINE: Les individus plus les individus forment des masses. Vous en voyez 156 au service d'entretien, vous en voyez 1,984 au service d'entretien et construction de routes; vous en voyez 220 au service des expropriations. Il y a un nombre incalculable, d'employés au ministère de la Voirie. Si on commence à vouloir me faire dire tous les salaire...

M. SEGUIN: Non.

M. LAFONTAINE: ... mais je sais que ces chiffres ont été tirés des machines électroniques du ministère des Finances. Ils ont été fournis par le représentant du ministre des Finances au ministère de la Voirie qui est M. Labrie et l'autre M. Létourneau qui nous est envoyé par le conseil de la Trésorerie. Nous prenons leurs chiffres, mais je dis au député de Robert-Baldwin que le chiffre de \$1,900 d'augmentation ne me scandalise pas du tout...

M. SEGUIN: Quand c'est une moyenne pour 156 employés.

M. LAFONTAINE: Certainement, parce qu'il y a eu une intégration qui s'est faite suivant la convention collective signée en 1966. Il y a des employés qui ont eu \$3,000 d'augmentation et même du rétroactif au 1er janvier 1967.

M. SEGUIN: Si le plus bas avait \$500...

M. LAFONTAINE: J'ai mentionné tout à l'heure au député de Robert-Baldwin que le ministre des Finances, l'an passé, dans son budget supplémentaire, a fait voter un budget de \$4,200,000...

M. SEGUIN: C'est pratiquement \$5 millions.

M. LAFONTAINE: ... pratiquement \$5 millions au ministère de la Voirie pour payer l'intégration. Alors, c'est évident qu'il y avait des gens qui étaient mal payés et qui sont mieux payés.

M. SEGUIN: C'est parce que ces montants-là, comme vous le dites, sortent des machines. On a déjà eu des résultats d'examen où ont failli 50% des élèves de la province. Alors, je ne voudrais pas qu'on se base trop là-dessus.

M. LAFONTAINE: Ce ne doit pas être le même genre de machine, parce qu'à ce moment-là, cela voudrait dire qu'on a payé nos employés en double. J'espère que les employés de la Voirie sont assez honnêtes que, s'ils avaient été payés en double, ils renverraient au moins un des deux chèques.

M. LE PRESIDENT: Le député de Charlevoix.

M. SEGUIN: Il n'est pas question d'intégrité.

Il est question tout simplement de la certification que je n'accepte pas dans le moment, d'après les explications du ministre. Alors, je ne retarde pas plus le débat et j'espère avoir des explications plus détaillées.

M. LAFONTAINE: Je vais essayer d'avoir le plus de renseignements possibles en demandant à M. Langevin de s'informer à l'agent, au coordonnateur auprès du ministre.

M. LE PRESIDENT: Si le député de Baldwin le comprend, la justification comparée aux examens d'école, on en parlera au ministère de l'Education. Alors, le député de Charlevoix.

M. MAILLOUX: Je voulais simplement ajouter quelque chose aux paroles de mon collègue, étant donné qu'à chaque poste budgétaire concernant les traitements, en raison des augmentations qui s'en viennent, on constate évidemment qu'il y a \$100,000 ou \$200,000 de plus. Cependant à ce poste-là, on constate que c'est le même montant que l'an passé. On doit donc comprendre que toutes ces gens auraient déjà eu l'an passé leurs augmentations et vont atteindre les autres aujourd'hui.

M. LOUBIER: Le ministre l'a dit tantôt. Il a dit que ceux-là étaient plus payés...

M. LAFONTAINE: Disons qu'il s'agissait d'agents d'évaluation technique qui étaient déjà payés en taux, qui avaient déjà atteint...

M. LE PRESIDENT: Le député de Châteauguay.

M. KENNEDY: Bien moi, c'est tout simplement une question d'ordre général. Je voudrais tout simplement savoir, dans le cas des expropriés, où il y a un immeuble, si l'exproprié a un privilège de rachat de l'immeuble, ou s'il doit être soumis à la procédure de solution...

M. LAFONTAINE: Normalement, nous donnons l'avantage à la personne qui est expropriée.

M. KENNEDY: L'exproprié a un privilège de faire une offre et si elle la juge raisonnable, vous lui permettez de ravoit sa bâtisse, de déménager.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 1, adopté? Le député de Drummond.

M. LAFONTAINE: M. Adam dit que, normalement, ceux qui ont fait la demande à l'heure actuelle sont...

M. LE PRESIDENT: Le député de Drummond voudrait...

M. PINARD: Je remarque par la réponse faite le 29 mars 1968 à ma question inscrite au feuillet et par la réponse faite par le ministre de la Voirie, M. Lafontaine, qu'il y aurait au ministère de la Voirie jusqu'au 31 décembre 1967, 8,120 cas d'expropriation, à l'Office des autoroutes du Québec, 1,681 cas d'expropriation, ce qui donne un total de 9,801 cas. Alors, globalement, il y aurait à payer aux expropriés \$91,825,000 moins les avances effectuées pour un total de \$19,805,000 ce qui donnerait comme montant total qui reste à payer aux expropriés, une somme de \$72,020,000.

M. KENNEDY: Plus l'intérêt.

M. PINARD: Plus l'intérêt à courir sur ces sommes. Cela ne donne pas une idée exacte de la situation des expropriations au moment où nous entreprenons l'étude du budget du ministère.

M. LAFONTAINE: Disons que les chiffres que j'ai donnés tout à l'heure sont des chiffres exacts. Pour le bénéfice du député de Drummond, je lui dirai que vers la fin de l'année fiscale, nous avons, je pense, au cours de mars, engagé environ \$10 millions, du personnel supplémentaire et des notaires supplémentaires de telle sorte qu'on a essayé de dégager les tablettes, de sortir les projets au plus coupant. Je trouve immoral et amoral qu'une personne expropriée, par exemple il y a dix ans, ne soit pas payée au bout de ce t e m p s . Il me semble qu'une expropriation devrait se régler dans six mois. Par contre, il est physiquement impossible présentement de tout régler du jour au lendemain à cause du travail accumulé au cours des années. Nous avons fait, comme je le disais tout à l'heure, un travail de géant cette année. Nous avons payé \$45 millions, ce sont des chiffres pour le 31 décembre 1967 mais les derniers chiffres, c'est que nous avons payé, sur le dernier budget, \$45 millions. C'est l'année où nous avons payé le plus en expropriations. Nous avons fermé 8,550 dossiers. Le 5 juin 1967, il y avait 13,273 dossiers.

M. PINARD: C'était en pleine période d'activité. Alors, au moment où les travaux étaient en voie de parachèvement...

M. LAFONTAINE: Nous sommes encore en activité. Je peux dire au député de Drummond que je n'arrête pas de signer des CT pour payer des expropriés sur la Transcanadienne est-ouest et sur le boulevard Décarie. Alors, ce n'est pas tout réglé. On en paie encore.

M. PINARD: Est-ce que le ministre consentirait à nous remettre demain un tableau qui nous démontrerait la situation à ce jour?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Alors, je pense que ce serait une façon beaucoup plus normale de discuter les crédits du ministère.

M. LAFONTAINE: Oui, d'accord. Mais, disons que les chiffres que je viens de donner au député de Drummond sont exacts.

M. KENNEDY: Parce que...

M. LAFONTAINE: Parce qu'en plus de cela il y a eu le chambardement que nous avons pris...

M. KENNEDY: D'après ce que le ministre vient de dire, il y aurait à peu près \$28 millions qui auraient été payés entre le premier janvier 1968 et le 31 mars.

M. LAFONTAINE: Cela comprend l'auto-route là, il ne faut pas l'oublier.

M. KENNEDY: Bien, on peut enlever \$2 millions, ça fait \$26 millions.

M. LAFONTAINE: Il y a la Transcanadienne aussi.

M. KENNEDY: Enlevez... Cela fait \$26 millions, vous avez dit \$45 millions, ici...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. KENNEDY: ... vous avez \$19 millions...

M. LAFONTAINE: Oui, c'est au cours de l'année.

M. KENNEDY: Oui.

M. LAFONTAINE: Ce sont des chiffres de M. Adam, directeur général de l'expropriation qui est à côté de moi. Je pense bien qu'il est bien au fait de la situation. Il me dit qu'il y a eu \$45 millions de payés. C'est la plus grosse année en expropriation.

M. KENNEDY: Non, moi, je parle seulement de la différence.

M. LAFONTAINE: Disons, que demain matin nous allons vous faire un tableau.

M. KENNEDY: D'accord.

M. LAFONTAINE: Je n'ai aucune objection. Mais le député peut prendre ma parole ce soir que...

M. KENNEDY: Je ne veux pas mettre la parole du ministre en doute.

M. LAFONTAINE: Je suis 99.9% pur.

M. KENNEDY: Ah! je n'en doute pas qu'il soit aussi pur que l'oxydol.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait me dire de quelle façon les règlements interviennent maintenant? Est-ce qu'il y a eu des centralisations, des pouvoirs de décision? Par exemple, il y a des bureaux de district, maintenant, qui se chargent de l'expropriation.

M. LAFONTAINE: Bien voici ce que nous tentons de faire au service de l'expropriation. Auparavant tout était centré sur les épaules de M. Adam. Nous tentons d'intégrer, présentement, le service des expropriations au ministère de la Voirie en général comme nous tentons de le faire avec les ponts. Ce n'est pas une chose facile parce qu'il faut casser certaines habitudes. Disons que le député de Drummond sait très bien, que s'il appelle son divisionnaire, pour lui demander si tel bout de chemin... Le divisionnaire va lui dire oui, c'est en construction, le contrat a été signé, les travaux vont être terminés le premier septembre.

Mais s'il appelle son divisionnaire pour lui dire: Un tel a-t-il été payé? Son expropriation...

UNE VOIX: Il ne le sait pas.

M. LAFONTAINE: Le divisionnaire ne le sait pas. Et je calcule que l'homme de base au ministère de la Voirie est le divisionnaire. Et c'est pour ça que je tente présentement d'intégrer les ponts de telle sorte que toute construction de pont dans un comté, passe par le divisionnaire, qu'il en soit le responsable. Que le divisionnaire en soit au courant des expropriations aussi de telle sorte qu'il puisse informer la population d'une façon adéquate.

Et je pense qu'on est capable de décentraliser tout en augmentant...

M., KENNEDY: Le ministre ne répond pas à ma question. Ce que je veux savoir, c'est s'il y a maintenant décentralisation des pouvoirs de décision au niveau du bureau de district.

M. LAFONTAINE: Non, non, le pouvoir de décision relève toujours du chef du service...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: ... d'expropriation qui est M. Adam,

M. KENNEDY: Admis, admis. Seulement, ce que je veux savoir, par exemple, c'est dans un cas d'expropriation de \$5,000...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. KENNEDY: ... est-ce que ça ne serait pas normal que le chef de district qui s'occupe des expropriations puisse avoir la latitude et le pouvoir, par exemple, de recommander le paiement...

M. LAFONTAINE: Oui, il recommande le paiement.

M. KENNEDY: ... sans que le dossier revienne automatiquement à Québec pour fin de révision? Je pense que c'est ça la procédure qui a trait dans le règlement des cas d'expropriation.

M. LAFONTAINE: Oui, mais disons que...

M. KENNEDY: Il y a trop de dossiers qui se promènent entre le bureau de district et l'administration centrale à Québec. C'est peut-être l'une des causes des retards.

M. LAFONTAINE: Oui, peut-être, mais dans les temps présents, j'aime mieux que le chef du service d'expropriation ait tout de même la responsabilité. C'est comme pour la construction d'un pont. L'ingénieur va en faire une estimation et il y a plusieurs ingénieurs qui passent là-dessus, jusqu'à ce que cela arrive à l'ingénieur en chef qui donne son approbation. Mais tant que l'ingénieur en chef n'a pas donné son approbation, le projet n'est pas officiel.

Et je pense bien que l'on doit continuer exactement la même chose en expropriation. Maintenant, il s'agit peut-être d'accélérer la procédure. Il y a peut-être une lourdeur administrative dans certains coins. M. Adam le sait très bien, je lui ai demandé à plusieurs reprises — au sous-ministre aussi — d'essayer d'intégrer autant que possible le service d'expropriation au reste du ministère de la Voirie, de telle sorte que le service d'expropriation ne soit pas un ministère par lui-même au sein du ministère de la Voirie.

Mais de là à décentraliser au point de vue monétaire les offres qui pourraient être faites

à certains expropriés, je pense que d'autres revisitent, pour être bien sûr que l'affaire se fasse sans mettre en cause la chasteté ou la pureté ou l'honnêteté de qui que ce soit, je pense que, quand il s'agit des deniers de la province, il faut y aller d'une façon prudente.

M. PINARD: Alors j'en parle avec beaucoup d'aise parce que ce sont des problèmes que j'ai discutés à l'époque avec le chef du service, M. Alain, à qui je concède les plus hautes qualifications.

M. LAFONTAINE: Je dois dire au député de Drummond que le problème est traité dans le rapport Alary. Deuxième des choses, présentement, en bas de \$5,000, les chefs de district prennent les décisions comme le député de Drummond le disait tout à l'heure. Mais je vais lui dire que nous tentons présentement d'intégrer l'expropriation au ministère de la Voirie. J'aimerais mieux, quand il y a eu une offre de \$5,000 faite à un exproprié, que l'ingénieur divisionnaire et l'ingénieur de district soient aussi au courant pour ne pas qu'il y ait concussion et pour protéger celui qui prend la décision de \$5,000. A ce moment-là, c'est une décentralisation de la prise de décision et, en même temps, c'est une protection pour les fonds publics. C'est plus sage et ça accélère le service.

Présentement, je ne cache pas que les chefs de district de l'expropriation aient le pouvoir à l'heure actuelle de prendre des décisions pour \$5,000 encore.

Mais, dans mon intégration du ministère de la Voirie, l'ingénieur de district du ministère de la Voirie va certainement y voir parce que c'est simplement pour la protection du bien de la province.

M. VAILLANCOURT: Il faut que ça passe au conseil de la Trésorerie, ça.

M. LAFONTAINE: Non, parce que c'est en bas de \$25,000. En haut de \$25,000, cela passe devant le conseil de la Trésorie.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre voudrait me dire si, dans les travaux secondaires, seuls les officiers d'expropriation de voirie s'occupent d'expropriation? Dans les travaux essentiellement secondaires, est-ce que les adjoints des divisionnaires de comté sont mandatés pour s'occuper d'expropriation?

M. LAFONTAINE: Non. Pas à l'heure actuelle.

M. MAILLOUX: C'est arrêté complètement.

UNE VOIX: Il n'y a pas de ça. Cela ne s'est jamais fait.

M. LAFONTAINE: Nous avons, par exemple, des délégués du service d'expropriation qui vont aller négocier avec les gens...

M. MAILLOUX: Je ne parle pas de délégués, je parle des adjoints des divisionnaires pour les travaux secondaires.

M. LAFONTAINE: Oui, le chef du service des expropriations corrige, sauf en Abitibi parce qu'il n'y a pratiquement pas d'expropriations en Abitibi, où c'est le divisionnaire qui le fait. Mais le divisionnaire, à ce moment-là, est le représentant du service des expropriations.

M. MAILLOUX: Une dernière question. Est-ce que le ministère de la Voirie, même sur des travaux municipaux ou sur des travaux secondaires, en tout cas aujourd'hui, fait l'expropriation sur des routes secondaires?

M. LAFONTAINE: Nous faisons évidemment des chemins municipaux parce qu'il y a seulement 22,000 milles ou 23,000 milles de route sur les 46,000 milles de la province qui sont l'entretien du ministère de la Voirie. Je pense que, lorsque le ministère de la Voirie fait des travaux de réfection ou de reconstruction de routes, il vient de donner une valeur à la municipalité, et il est normal à ce moment-là que ce soit la municipalité qui obtienne les droits de passage pour le ministère de la Voirie, quitte pour nous à envoyer une équipe d'arpenteurs-géomètres pour faire les plans parcellaires, pour faire l'enregistrement au bureau d'enregistrement.

Mais je demande, autant que possible, dans tout le comté, l'autre jour, j'ai réuni les maires de mon comté, pour leur demander en grâce d'aider le ministère de la Voirie parce que, dans l'opinion de plusieurs personnes, lorsque c'est le ministère de la Voirie, ils ont de l'argent, eux, c'est le gouvernement, ils peuvent payer. Si nous prenons le budget de la province pour payer les expropriations, on n'aura rien pour faire la construction. Mais en certains cas particuliers, par exemple, nous sommes obligés d'exproprier un lopin de terre entier ou une maison complète, là, je pense qu'il est tout simplement juste que...

DES VOIX: Adopté.

M. PINARD: Non. J'ai une question, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Drummond.

M. PINARD: Comment le ministre procède-t-il pour l'attribution des mandats professionnels quant à la préparation de quittances relatives...

M. LOUBIER: Comme avant.

M. PINARD: ... au règlement des cas d'expropriations?

M. LOUBIER: Comme avant.

M. PINARD: Est-ce qu'il se fait une bonne décentralisation des dossiers au niveau des bureaux de notaires de façon que la procédure soit rapide et efficace?

M. LAFONTAINE: C'est le ministère de la Justice qui nomme les notaires, etc.

M. PINARD: Je comprends, mais j'aimerais signaler un cas assez exceptionnel dans mon propre comté où il reste quand même plusieurs centaines de cas d'expropriations non réglés et je trouve absolument inefficace la procédure adoptée jusqu'ici. Non pas que je veuille dire quoi que ce soit contre le notaire qui détient la très grande majorité des mandats quant aux règlements des quittances...

M. LAFONTAINE: Disons que c'est la même procédure que du temps du député de Drummond.

M. PINARD: ... mais je pense que c'est là une des causes des retards considérables apportés aux règlements des cas d'expropriations depuis, disons, 1966. Je pense qu'un seul notaire reçoit tous les mandats de préparer les règlements des dossiers et les quittances.

M. LAFONTAINE: Je pense qu'il y en a plus que ça.

M. PINARD: A mon époque, je distribuais à tous les notaires de mon comté, indépendamment de toute question politique, les mandats, de façon que ça marche rondement et que ça se fasse de façon efficace et rapide. D'ailleurs M. Adam sait ça.

M. LOUBIER: Dans le comté de Bellechas-

se, il y a deux notaires, entre autres, qui dans une période de six ans, s'ils ont reçu cinq contrats, c'est beau. Alors que les autres bureaux de notaires étaient surchargés, ça prenait cinq ou six mois avant qu'on puisse obtenir les quittances...

M. LAFONTAINE: Pour l'information du député de Drummond, M. Adam m'informe qu'il y a un notaire paraplégique de son comté, qui a été engagé sur une base d'honoraires présentement, et qui travaille au bureau des Trois-Rivières, au bureau régional des Trois-Rivières...

M. PINARD: Pour ça, le ministre serait mieux de s'informer, c'est loin d'être réglé. Ce n'est pas réglé du tout. C'est un cas que j'ai porté à l'attention du ministre de la Justice personnellement de façon que les engagements qui ont été pris à son endroit soient respectés.

M. LAFONTAINE: Disons qu'il n'est pas encore fonctionnaire mais qu'il travaille pour nous sur une base d'honoraires. Cela a été une offre d'emploi sur une base d'honoraires à notre bureau des Trois-Rivières présentement.

M. PINARD: Ce n'est pas la question que j'ai posée au ministre.

M. LAFONTAINE: Quand le député de Drummond dit qu'on fait de la discrimination, au point de vue des notaires, je pense bien qu'on n'en fait pas du tout...

M. PINARD: Je n'ai pas dit ça du tout.

M. LAFONTAINE: Je pense qu'on ne fait pas de discrimination quand on engage un de ses notaires dans son coin, qu'il a lui-même recommandé, qui travaille au bureau régional des Trois-Rivières, sur une base d'honoraires, et j'ose espérer qu'avant longtemps, la Fonction publique l'acceptera comme fonctionnaire permanent.

M. PINARD: Je soulève un point d'ordre. Ce n'est pas du tout la question que j'ai posée au ministre et il le sait fort bien. Je n'ai pas d'objection à ce qu'il me dise qu'il est préoccupé par le cas du notaire Geoffroy qui est un paraplégique et à qui j'ai confié moi-même des mandats parce qu'il était non seulement un excellent notaire et qu'il était aussi efficace et rapide. Seulement, sa situation ne lui permet plus aujourd'hui de tenir le bureau qu'il avait ouvert. Alors, je sais qu'il y a eu des démarches de sa

part auprès du ministère de la Voirie pour obtenir un poste à temps plein au service du contentieux de la Voirie soit à Québec soit à Montréal soit dans une région donnée. Cela n'a pas fonctionné pour des raisons qu'il n'est pas temps d'expliquer...

M. LAFONTAINE: Présentement, il travaille au bureau des Trois-Rivières, il est payé sur base d'honoraires...

M. ALLARD: C'est un cas particulier.

M. LAFONTAINE: Je ne sais pas ce qui est arrivé. Il travaille présentement pour le ministère de la Voirie et, chose assez surprenante, nous avons accepté la recommandation du député de Drummond pour l'engager. Présentement, nous le payons sur une base d'honoraires, car il n'appartient pas au ministère de la Voirie de l'engager sur une base permanente...

M. PINARD: Il travaillait pour la Voirie avant.

M. LAFONTAINE: ... mais à la Commission de la fonction publique. Nous avons fait une demande de liste d'éligibilité à la Fonction publique et nous attendons que la Fonction publique nous sorte cette liste d'éligibilité. Cela, c'est pour le notaire en question.

M. PINARD: Je sais tout ça, il s'appelle le notaire André Geoffroy. Ce n'est pas au sujet du notaire André Geoffroy que j'ai posé une question au ministre. Je voulais savoir quel est le notaire instrumentalre qui a tous les mandats du ministère de la Voirie, à l'heure actuelle, dans le comté de Drummond et pourquoi on lui donne tous les mandats.

M. LAFONTAINE: J'ai répondu tout à l'heure au député de Drummond que ce n'est pas le ministre de la Voirie qui nomme les notaires et le ministre de la Voirie n'a pas l'intention de nommer les notaires. Lorsque M. Adam a besoin d'un notaire, il ne consulte même pas le ministre de la Voirie, il s'adresse directement au ministère de la Justice. Et je le prends comme témoin.

M. ALLARD: Les problèmes du comté de Drummond sont déjà réglés, alors il n'y a ni problème, ni de complication.

M. LOUBIER: Adopté.

M. PINARD: Ecoutez, on n'est pas pour res-

ter une demi-heure sur le notaire Geoffroy. Je n'ai pas posé de question au sujet du notaire Geoffroy...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: ... et si le ministre veut que je nomme le notaire dont je veux parler, il s'agit du notaire Marc-André Joyal.

M. LOUBIER: Est-ce qu'il est honnête?

M. PINARD: Il est honnête.

M. LOUBIER: Est-ce qu'il est compétent?

M. PINARD: Il est compétent. Mais il a trop d'ouvrage. Alors les cas ne se règlent pas dans le comté de Drummond. Il y a des cas d'expropriation qui datent de 1965, 1966, 1967. Il n'y a pas de règlement.

M. LOUBIER: Oui, mais le ministre de la Voirie...

M. ALLARD: Une ou deux par paroisse...

M. LAFONTAINE: Je ne veux pas analyser la situation à fond, parce que je ne la connais pas...

M. ALLARD: Cela ne se faisait pas de même avant 1966.

M. LAFONTAINE: ... avec tous les détails, mais je dois dire au député de Drummond...

M. LOUBIER: Adopté.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: Cela a pris du temps...

M. ALLARD: Parce qu'il y avait un inspecteur de nommé chez nous pour les \$150,000 de réclamations.

M. PINARD: C'est un débat que j'ai déjà fait avec vous et ça été réglé, d'accord.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! ...A l'ordre!

M. ALLARD: Cela explique ce à quoi vous voulez en venir aujourd'hui. M. le Président, je regrette beaucoup qu'on ait accepté le café du député de Bellechasse. Cela n'a pas eu le même effet sur tout le monde.

M. LOUBIER: Non, le café était très orthodoxe et fourni par le service du Café du parlement.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Si les honorables membres de ce comité veulent bien revenir au service de l'expropriation...

M. LAFONTAINE: Alors, je prends les remarques du député de Drummond en considération.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 1; Traitements, adopté?

M. LOUBIER: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 2: Frais de bureau et autres dépenses, adopté. Sous-article 3: Matériel, articles de bureau, impressions et abonnements, adopté. Article 6: Service des contrats. Sous-article 1: Traitements, adopté?

M. PINARD: Un instant.

M. LOUBIER: Adopté.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a des questions à poser sur les traitements?

M. LE PRESIDENT: Pas de question?

M. LOUBIER: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Le député de Drummond, une question?

M. PINARD: Est-ce que vos crédits ont été adoptés, par hasard?

M. LOUBIER: Oui, oui.

M. PINARD: Bon, alors voudriez-vous laisser adopter ceux des autres.

M. LOUBIER: Bien, je suis membre du comité.

M. PINARD: Oui, je comprends, mais vous n'êtes pas le président, vous n'êtes pas le ministre responsable.

M. LOUBIER: C'est parce que je trouve que la présentation de ces chiffres a du bon sens.

M. PINARD: Je vous garantis que la prochaine fois, l'adoption de vos crédits va durer plus longtemps que cela.

M. LE PRESIDENT: S'il vous plaît. Sous-article 2: Frais de voyage?

M. LOUBIER: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 3: Frais de bureau et autres dépenses, adopté. Sous-article 4: Matériel, articles de bureau, impressions et abonnements? Adopté. Poste budgétaire no 2: Entretien des routes. Article 1: Traitements? Question de l'honorable député de Stanstead.

M. LAFONTAINE: C'est la même question que tout à l'heure.

M. LE PRESIDENT: Alors, sous réserve pour demain matin. Article 2: Salaires, adopté. Article 3: Frais de voyage?

M. PINARD: Un instant.

M. LE PRESIDENT: Le député de Château-guay.

M. KENNEDY: Simplement les frais de voyages, cela représente quoi? Est-ce que c'est le déplacement des hauts fonctionnaires de Québec à Montréal, etc.?

M. LAFONTAINE: Frais de pension, d'automobiles, etc.

M. KENNEDY: Non, non, je parle des frais de voyage . . .

M. LAFONTAINE: Ah! bien, c'est l'entretien. Disons que si le cantonnier qui va manger à un autre endroit on le paie.

M. KENNEDY: Alors, cela comprend tous les petits frais de dépenses des...

M. LAFONTAINE: Des ouvriers qui voyagent, des ingénieurs, des arpenteurs.

M. KENNEDY: Comment expliquer? Disons qu'un type qui apporte sa boîte à lunch, c'est compris là-dedans?

M. LOUBIER: C'est ça.

M. KENNEDY: Comment expliquer la forte diminution?

M. LAFONTAINE: Je dois dire au député de Drummond que c'est peut-être un défi que je prends. Evidemment, il faut que je compte sur la Fonction publique. Quand je parle de restructuration du ministère de la Voirie, c'est que je vais tenter, avec l'intégration du service des ponts au ministère de la Voirie, d'affecter le personnel à d'autres tâches. C'est d'arriver à cela. Maintenant, j'espère y réussir. Ce n'est pas une promesse formelle. C'est un effort que nous faisons d'ailleurs.

M. PINARD: Est-ce que le ministre voudrait me dire si à l'article « salaires » \$26 millions plutôt que \$29 millions, cela comprend aussi les employés temporaires qui sont avec vous?

M. LAFONTAINE: Oui, les ouvriers.

M. PINARD: Est-ce que cela signifierait \$3 millions et que plusieurs routes ne seront pas entretenues?

M. LAFONTAINE: Non, non, c'est la mise en place d'une nouvelle structure. Evidemment, c'est la première année, cette année. C'est un effort que nous tentons.

M. SEGUIN: Il reste à prouver.

M. LAFONTAINE: Il reste à prouver. Mais je tiens à dire que si je ne réussis pas cette année, l'année prochaine je réussirai...

M. SEGUIN: Toute tactique est bonne tant qu'elle n'est pas prouvée fausse.

DES VOIX: C'est ça.

M. LAFONTAINE: Maintenant, même si les prévisions de \$26,950,000 étaient dépassées, je ne dirai pas à ce moment-là que mes prévisions étaient fausses, mais excepté que l'intégration des forces qui viennent du ministère des Travaux publics au ministère de la Voirie n'est pas encore à point, mais lorsque le tout sera rodé, je suis sûr que nous arriverons à des résultats semblables. Nous espérons arriver cette année...

M. MAILLOUX: Mais l'entretien ne diminuera pas?

M. LAFONTAINE: Non, au contraire? l'entretien va augmenter. Mais par exemple, le contre-maître des ponts qui construisait seulement des ponts et qui attendait un tas d'inspecteurs de Québec avant de réparer trois ou quatre planches sur un pont, on va le faire passer par un division-

naire et je pense que là, tout de suite, il y a un...

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. KENNEDY: A Particle « salaires » de \$26 millions, est-ce à cet article les traitements des contremaîtres généraux?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. PINARD: M. le Président, je n'ai pas très bien saisi l'explication du ministre lorsqu'il a dit qu'il y avait une diminution sensible à l'article « salaires » pour le budget de l'année courante, au service de l'entretien. Il y a une différence de \$3,300,000 par rapport à l'année dernière, parce qu'il y a démission de personnel toutes les années.

M. LAFONTAINE: Non, non, disons que je peux assurer le député de Drummond qu'il n'y aura aucune baisse dans la qualité de l'entretien...

M. MAILLOUX: C'est ce qui arrive...

M. LAFONTAINE: Il n'y aura aucune baisse dans la qualité de l'entretien des chemins de voirie, ce sont des prévisions...

M. PINARD: Est-ce qu'on a le rapport du personnel attaché au service de l'entretien des routes?

M. LAFONTAINE: Non, mais quand quelqu'un partira, si nous n'avons pas besoin de lui, nous ne le remplacerons pas. Là tout de suite il va y avoir une économie. Si le député de Drummond me le permet; on a eu jusqu'à une demande au ministère de la Voirie pour installer des tables de pool dans certaines divisions de voirie afin que les employés de voirie, attendant les tempêtes de neige, puissent s'amuser.

M. PINARD: Oui, mais cela n'a jamais été...

M. LAFONTAINE: Cela a été demandé par le syndicat, par le chef du personnel.

M. PINARD: Oui, mais ça ne justifie pas une diminution de salaire.

M. LAFONTAINE: Il y a certaines divisions dans la province de Québec qui ont été bâties dans les dernières années, où l'étage supérieur était réservé comme dortoir pour laisser dormir les employés du ministère de la Voirie.

UNE VOIX: C'est terrible!

M. LAFONTAINE: Je tiens à préciser au député de Drummond que les dortoirs ne serviront pas comme dortoirs. Nous allons respecter — évidemment ça regarde la Commission de la fonction publique et les négociations, je ne veux pas aborder ce problème... — Mais je tiens à dire que nous allons tenter de mettre le plus d'efficacité possible sans vouloir léser les droits de qui que ce soit.

Maintenant, ce sont des prévisions budgétaires, nous allons tenter d'entrer dans les prévisions budgétaires. Si, par malheur, nous ne le pouvons pas parce que l'intégration ne s'est pas faite suivant, disons, les données prévues, bien mon Dieu, on demandera un budget supplémentaire.

M. PINARD: Ce que je ne comprends pas, c'est que l'intégration n'amène pas une diminution de personnel, mais occasionne plutôt une augmentation de personnel. On réalise qu'avec une intégration qui, à mon sens, amène une augmentation du personnel plutôt qu'une diminution, il y a une diminution au poste des salaires de \$2,700,000. Alors, je demande au ministre...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond dit que ça n'amène pas de diminution de personnel. Je lui dirai que, le 16 juin 1966, lorsqu'on m'a été assermenté comme ministre des Travaux publics, il y avait 125 contremaîtres occasionnels mais qui étaient payés, disons, globalement à \$3,500 par année. Par suite du transfert du service des ponts des travaux publics, et sans avoir mis qui que ce soit à la porte, simplement par démission, par décès, par maladie, ce nombre de 125 était tombé à 75, c'est-à-dire une diminution de 50. Cette semaine, c'est-à-dire avant hier, j'ai aussi signé la mise à la retraite de 13 ouvriers de voirie. Sur ces 13 ouvriers de voirie, 12 avaient été engagés depuis 1960 et l'autre avant 1960. Ces gens-là ne sont pas remplacés. C'est là que je dis que j'espère maintenant que ce sont des salaires en moins à payer. Cela fait tout de même 13 personnes que nous ne paierons plus.

M. PINARD: C'est ça, c'est ce que le ministre n'a pas expliqué tantôt, c'est qu'en parlant d'intégration...

M. LAFONTAINE: En plus de ça, il y a eu 1,000 ouvriers qui ont été intégrés à titre de fonctionnaires et qui étaient payés avant comme ouvriers. Aujourd'hui, ils sont payés comme fonctionnaires.

M. PINARD: C'est cela l'explication.

M. LAFONTAINE: Non, non, ce n'est pas simplement l'explication. J'ai dit tout à l'heure au député de Drummond qu'il y avait 125 contremaîtres lorsque j'ai été assermenté comme ministre des Travaux publics et aujourd'hui il en reste 75, c'est-à-dire une diminution de 50, sans remercier de ses services qui que ce soit.

M. PINARD: Il y a des cas de griefs, quand même qui ont été faits.

M. LAFONTAINE: Non, non, pas là-dessus, pas sur les contremaîtres des travaux publics, aucun.

M. PINARD: Bien voyons!

M. LOUBIER: Adopté.

M. LAFONTAINE: Mais il y a eu en plus l'intégration de 1,000 ouvriers à titre de fonctionnaires.

M. VAILLANCOURT: Le contremaître des travaux publics, est-ce qu'il était syndiqué?

M. LAFONTAINE: Non, il était occasionnel.

M. VAILLANCOURT: Il n'était pas permanent.

M. LAFONTAINE: Il était payé sur une base annuelle de \$3,500 par année, mais certains travaillaient deux mois, trois mois, d'autres cinq mois, d'autres six et puis d'autres douze mois mais ils recevaient tous la même paie.

M. VAILLANCOURT: Il ne pouvait y avoir de griefs s'ils n'étaient pas syndiqués.

M. LAFONTAINE: Non, il n'y en avait pas de griefs. Mais par contre je vais tenter, parce que je suis très humain, de recycler ces personnes ailleurs.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, sous-article 3: Frais de voyage, adopté?

M. PINARD: Avec la réserve quant aux questions qui devront être posées demain...

M. LAFONTAINE: Disons que la réserve est faite tout à l'heure sur la liste.

M. LE PRÉSIDENT: Sous-article 4: Equipement, outillage et véhicules-moteurs, achat.

M. KENNEDY: M. le Président, je constate une diminution de \$1,500,000. Est-ce une indication d'une politique du ministère qui tendrait plutôt vers la location de certaines pièces de machinerie?

M. LAFONTAINE: Non. Disons que le service de la recherche du ministère de la Voirie a commencé à compiler des chiffres, à faire des calculs. J'en ai parlé l'an passé en Chambre. Le problème, c'est que présentement nous achetons de la machinerie. Nous la payons à même l'administration de la province. C'est-à-dire que la machine, lorsqu'elle est achetée, elle ne coûte plus rien, ce qui est faux comme raisonnement. Je pense bien que le député me comprend comme comptable. Cette machine devrait être comptabilisée et capitalisée au lieu d'être achetée sur l'administration. A tel point qu'aujourd'hui, nous ne connaissons pas le coût de fonctionnement d'aucune machine au ministère de la Voirie. Les études sont commencées avec M. Jacques Charland, avec deux ingénieurs de district que nous avons attachés...

M. PINARD: M. Hamel avait procédé à toutes ces études.

M. LAFONTAINE: Non. M. Hamel a été consulté. Mais celui qui est en charge de ces études, ils sont deux. Entre autres, il y a MM. La-croix, Lecavalier, Gauthier qui s'occupent de ce problème. Mais regardez dans les comptes publics passés pour savoir ce qu'une machine coûte... Présentement, une machine, disons une niveleuse du ministère de la Voirie, qui coûte dans le présent budget \$2.25 l'heure, c'est faux, parce que je suis convaincu que certaines de ces machines doivent coûter \$25 l'heure au moins. Alors, tant que nous n'aurons pas déterminé exactement combien coûte une machine, avec son dossier de telle sorte que, lorsqu'elle devient plus coûteuse que dans l'entreprise privée, on puisse s'en défaire. Il y aura beaucoup moins d'achat d'équipement au ministère de la Voirie...

M. KENNEDY: Je suis entièrement d'accord.

M. LAFONTAINE: J'attends de le mettre sur une base d'affaires.

M. KENNEDY: Je vais souhaiter que vous continuiez dans cette veine-là.

M. LAFONTAINE: C'est ma ferme intention de continuer.

M. LE PRESIDENT: Alors, deux?

M. PINARD: Cela m'amène à poser au ministre la question suivante. Quelle est la valeur de l'équipement qui est la propriété du ministère de la Voirie en ce moment?

M. LAFONTAINE: ... L'équipement qui est la propriété du ministère de la Voirie en ce moment: \$32 millions.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a eu des achats au cours de l'année 1967 et dans l'année en cours?

M. LAFONTAINE: Disons que je me souviens d'avoir signé par exemple un CT à la suite de soumissions publiques pour le conseil de la Trésorerie relativement à l'achat d'une machine pour laver le pont-tunnel de Boucherville à l'intérieur. Mais le fait que c'est une machine spécialisée, je pense bien qu'il n'y a pas beaucoup d'entrepreneurs qui ont ce genre d'équipement parce qu'il n'y a pas beaucoup de ponts-tunnels qui portent mon nom dans la province, il n'y en a qu'un.

M. PINARD: On a été généreux pour le ministre actuel.

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

M. LE PRESIDENT: Je ferai remarquer aux honorables membres du comité qu'on ne peut pas siéger quand la Chambre ne siège pas. Alors...

M. LAFONTAINE: C'est toi qui a dit qu'on pouvait siéger jusqu'à onze heures vingt.

M. PINARD: Je veux savoir si c'est l'entreprise privée qui s'occupe de l'entretien des routes ou si c'est la Voirie avec son personnel qui fait l'ouvrage?

M. LAFONTAINE: Non, c'est le ministère de la Voirie avec son personnel mais excepté dans les cas d'urgence, par exemple dans certains cas où on a besoin d'entretien supplémentaire, le ministre de la Voirie va certainement engager de la machinerie qui appartient à des entrepreneurs. Un outillage qui sera mieux distribué.

M. KENNEDY: M. le Président, est-ce que vous me permettez de poser une question? D'anticiper sur un article à venir car je sais que le ministre et ses fonctionnaires n'ont pas l'information présentement concernant l'extension de la route no 3 à travers la réserve indienne de Caughnawaga? Est-ce que le ministre pourrait me l'apporter pour demain à savoir combien y a-t-il eu de réunions depuis le mois d'avril 1966?

M. LAFONTAINE: Disons que le sous-ministre a rencontré le chef de la réserve indienne plusieurs fois,...

M. KENNEDY: M. Delisle?

M. LAFONTAINE: ... il l'a même rejoint, je pense, à l'Expo 67 où le chef indien avait un pavillon spécial...

M. KENNEDY: Je demande de relever les rencontres qu'il y a eues depuis quatre ou cinq ans.

M. LAFONTAINE: Je pense que nous sommes près d'arriver à une entente avec la réserve. Disons que nous avons accepté certaines récriminations du chef indien par exemple le nettoyage le long de la voie maritime.

M. LE PRESIDENT: Alors, il est onze heures, merci.

(23 h 2)

Séance du 31 mai 1968

(Onze heures quarante-neuf minutes)

M. ROY (président): A l'ordre! Nous reprenons au poste budgétaire 2: Entretien des routes. Article 4: Equipement, outillage et véhicules moteurs: achat.

M. LAFONTAINE: Page 198.

M. PINARD: J'ai demandé au ministre, hier quelle était la valeur totale de l'outillage, celui de la voirie?

M. LAFONTAINE: C'est \$32 millions.

M. PINARD: Bon, vous m'avez répondu \$32 millions. Maintenant, à quoi sert l'outillage du ministère à l'heure actuelle?

M. LAFONTAINE: Aux travaux normaux de voirie.

M. PINARD: Est-ce que ça sert aux travaux de construction?

M. LAFONTAINE: Non...

M. PINARD: Aux travaux d'entretien?

M. LAFONTAINE: ... normalement, la machinerie du ministère sert plutôt aux travaux d'entretien, malgré qu'il ne soit pas exclus qu'on puisse se servir, à un moment donné, de la machinerie d'entretien sur la construction.

M. HOUDE: Vous en louez quand même?

M. LAFONTAINE: Règle générale, il sert plutôt à l'entretien qu'à la construction.

M. HOUDE: M. le Ministre, est-ce qu'il arrive qu'on loue de l'équipement aux particuliers?

M. LAFONTAINE: Assez souvent.

M. PINARD: Hier, le ministre nous a expliqué qu'une étude technique était en cours pour savoir s'il était plus rentable de faire travailler activement l'équipement du ministère, par rapport au coût par mille, ou si c'est préférable de faire travailler plutôt l'entreprise privée au service de l'entretien du ministère de la Voirie. Alors, en vertu de quelle enquête technique, le ministre peut-il prétendre qu'il coûterait meilleur marché de faire travailler

l'entreprise privée au service de l'entretien du ministère, plutôt que de faire travailler l'équipement qui est actuellement la propriété du ministère?

M. LAFONTAINE: Disons que je ne connais aucune entreprise privée qui puisse se permettre le luxe d'acheter de la machinerie sur un budget d'administration et après cela la charger, par exemple, pour une niveleuse. Prenez n'importe quelle compagnie de construction, je n'en connais aucune qui achèterait de la machinerie sur un budget d'administration et qui, après cela, la louerait à des particuliers ou ferait de l'ouvrage à \$2.25 l'heure soit le prix de l'opérateur. C'est définitivement une mauvaise comptabilité et si nous voulons mettre l'entretien de la machinerie sur une base comptable mais rentable, il va falloir savoir ce que coûte chacune des machineries. Parce qu'une machinerie vieillit à un moment donné. Une niveleuse devient, disons obsolète comme on dit.

M. PINARD: Elle se déprécie.

M. LAFONTAINE: Elle se déprécie, non seulement ça, à un moment donné une machine... Vous avez parfois acheté une automobile, ceux qui sont vendeurs d'automobiles connaissent ça, il y a des citrons et il y en a qui ne le sont pas et on peut tomber sur une machine qui est citron et la traîner pendant dix ans.

Quand le taux de location à l'heure d'une machine dans l'entreprise privée serait de \$15 l'heure, cette machine peut coûter au ministère de la Voirie, \$30, \$35, \$40. Nous l'ignorons présentement. Le service de la recherche qui a été formé est présentement à faire des études pour être capable de connaître le portrait de chaque machine que nous avons présentement au service du ministère de la Voirie. Tant que nous n'aurons pas trouvé un système où chacune des machines aurait un numéro et serait comptabilisée — je ne pense que nous allons continuer à acheter de la machinerie comme on en achetait auparavant.

M. PINARD: Oui. Mais le ministre est au courant qu'il y a quelques années nous avons fait une redistribution de l'équipement au niveau des districts par exemple.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Et l'équipement le plus dispendieux, le plus en mesure de faire des travaux lourds a été envoyé dans les districts où, semble-t-il, les conditions de sol, de climat étaient plus

difficiles qu'ailleurs, de façon que cet équipement-là serve aux fins pour lesquelles il avait été acheté. Par exemple, le Caterpillar qui, à mon avis, est un très bon équipement mais qui est plus dispendieux que d'autres, devrait normalement travailler dans des conditions de terrain plus difficiles, parce que l'équipement doit avoir plus d'endurance, doit coûter moins cher d'entretien, de pièces de rechange, etc. Par contre, il faut faire travailler un équipement moins dispendieux, moins puissant, aux endroits où les conditions de terrain s'y prêtent mieux.

Je pense que c'est une politique qui a été valable. Est-ce que cette politique-là reste en vigueur au ministère en ce moment?

M. LAFONTAINE: Lorsque j'entends le député de Drummond dire qu'on a envoyé dans certaines régions des Caterpillar, parce que le Caterpillar a beaucoup plus de résistance et dans d'autres régions, une autre sorte de machine parce qu'elle a moins de résistance, je lui dirai que, dans une même région, dans un même comté, nous rencontrons toutes les difficultés possibles de terrain. Nous allons prendre, par exemple, dans le comté de Labelle que j'aime citer en exemple, la région de Ferme-Neuve, c'est de la glaise. La région du lac Pérodeau, la région de l'Ascension, c'est du sable; la Macaza, c'est du sable. Dans la région de la Minerve, la région de la Conception, c'est du rocher. Alors, dans la même division, à ce moment-là il faudra qu'il y ait de la machinerie résistante sans mentionner aucune marque.

Par contre, ce que le député de Drummond a fait et qui était un effort loyal à ce moment-là.

M. PINARD: Un effort louable!

M. LAFONTAINE: Non, non, un effort loyal dans son travail, c'est qu'à un moment donné il a dit — c'est probablement ça qu'il essaie d'expliquer — c'est qu'il a dit dans une région donnée, pour ne pas avoir une réserve de pièces trop volumineuse : Nous allons tenter de mettre telle machinerie dans tel coin et telle autre machinerie dans un autre coin.

Je pense que ce geste a été rentable et je l'en félicite. Par contre, la discussion n'est pas

à ce point-là. Je ne suis pas sûr de savoir s'il est plus rentable de garder de la machinerie qui serait dépassée au ministère de la Voirie. Et nous savons — je le sais pertinemment parce que j'ai déjà travaillé dans cette sphère-là, je suis un ingénieur civil, mais je ne le prends pas comme exemple — mais je vois de la machinerie présentement au minis-

tère et simplement en la regardant d'un coup d'oeil et en voyant son rendement, je suis assuré que cette machinerie-là coûte \$30 et \$32 l'heure à opérer. Parce que dans le calcul du prix, il faut tout de même prendre la dépréciation, la réparation et en plus de cela, tout le personnel qui travaille dans les garages. Les salaires de ces gens-là doivent paraître quelque part et il faut qu'ils soient ajoutés à la machinerie. Tandis que présentement, ils sont imputés à l'administration. C'est tout ça qu'il faut faire.

Maintenant, vu que la machinerie dans le passé, a été achetée sur le budget de l'administration, le service de la recherche a tout une tâche sur les épaules, pour tenter d'établir des coûts moyens. Nous ne pourrions pas le passer avec une exactitude à la ligne, mais je pense que dans l'avenir, il faut viser vers cela. Mais en attendant, il faut faire l'inventaire de ce que nous avons. Maintenant, pour la distribution de la machinerie, il a été extrêmement difficile dans le passé, de faire une distribution rationnelle de la machinerie, parce qu'il n'y avait même pas d'inventaire de chemins dans la province de Québec. Il n'y a pas d'inventaire, nous sommes en train de le faire.

M. PINARD: Cela a été commencé en 1965, cet inventaire de routes...

M. LAFONTAINE: J'ignore en quelle année, cela a commencé. Mais présentement, nous tentons d'avoir des machines IBM pour l'y entrer, de telle façon que nous puissions à un moment donné, avoir l'inventaire des chemins de la province de Québec. Nous n'en avons pas d'inventaire présentement. Alors, c'est tout cela. La distribution de la machinerie va aller suivant les conditions, parce qu'il ne faut jamais oublier que la voirie est un service que nous devons donner au public voyageur. Et c'est simplement, en n'oubliant pas ce principe de base, que nous allons finir par faire de la voirie, un véritable ministère des Ponts et Chaussées. Sans cela, les efforts seront des efforts perdus, que cela ait commencé en 1956, 1958 ou en 1965 ou 1968.

M. PINARD: Ce que je ne comprends pas à ce point-là, la justification présentée, c'est qu'il semble vouloir nous dire que cela serait moins rentable pour le ministère de la Voirie de faire travailler son propre équipement sur ses travaux de construction et d'entretien, que ce ne l'est, par exemple, pour l'entreprise privée. C'est le même principe sur le plan administratif que sur le plan technique. La grosse entre-

prise de construction routière, qui a un équipement considérable, calcule le coût d'achat dans ses dépenses de capitalisation, mais aussi le coût de l'entretien annuel de cet équipement...

M. LAFONTAINE: Au ministère de la Voirie, ce n'est pas fait.

M. PINARD: ... compte tenu des réparations. Alors, ce n'est pas une raison pour l'entreprise privée qui s'occupe de construction routière, de concéder l'exécution de ces travaux routiers par des sous-traitants. Habituellement, les entrepreneurs préfèrent faire travailler leur propre équipement pour abaisser le coût...

M. LAFONTAINE: Je pourrais peut-être faire au député de Drummond une comparaison bien simple. Si un entrepreneur dans la province de Québec a une niveleuse défectueuse, à laquelle il manque une batterie et qui est en plein ouvrage, ce que l'entrepreneur va faire, c'est d'aller acheter une batterie au plus tôt, la placer sur la machine et reprendre son travail. Si c'est au ministère de la Voirie, il faut contacter l'ingénieur de district, le chef de garage, le service des achats et la niveleuse reste à ne rien faire pendant trois semaines, comme cela s'est vu dernièrement dans le comté de Lotbinière. Je donne des faits précis. Bien ça, ce n'est pas rentable d'avoir une machine qui a coûté au gouvernement peut-être \$35,000, qui est inactive pendant trois semaines. On paye le temps de l'opérateur et on attend après quelques petits morceaux. Non, l'entreprise privée ne ferait pas ça.

M. PINARD: Mais c'est de la mauvaise administration, ça.

M. LAFONTAINE: Oui, c'est ça.

M. PINARD: Pourquoi cela se passe-t-il au ministère de la Voirie alors que cela ne se passe pas dans l'entreprise privée? Je ne vois pas pourquoi les mêmes normes d'administration ne seraient pas en vigueur au ministère de la Voirie comme dans l'entreprise privée. Je conçois mal qu'une niveleuse du ministère de la Voirie soit inactive pendant trois semaines, seulement parce qu'il manque une batterie. On la remplace et c'est tout.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond n'a-t-il pas été ministre de la Voirie pendant six ans? J'espère qu'il sait ce qui s'est passé durant son règne.

M. PINARD: Oui, j'ai été ministre de la Voirie. Nous avons amélioré les méthodes et nous avons donné...

M. LAFONTAINE: Tellement amélioré que, dans un comté pendant trois semaines, une niveleuse est immobilisée.

M. PINARD: Nous aurions donné la responsabilité au niveau de la division pour avoir un remplacement rapide des pièces de façon que l'équipement soit actif tout le temps, pour abaisser le coût de construction de la route par mille. Ce sont les mêmes principes qui sont valables dans l'entreprise privée et ça doit être de même dans une entreprise gouvernementale.

M. LAFONTAINE: C'est ce que je compte implanter présentement au ministère de la Voirie, mais je dirai au député de Drummond que nous ne pouvons l'implanter sans avoir l'inventaire des chemins. Nous n'avons aucun inventaire des chemins. Présentement, les machines que nous envoyons un peu partout, c'est fait comme on le dit en termes de voirie « sur la gueule ». Aussi simple que ça. Mais nous voulons le mettre sur une base rentable, parce que la voirie doit être un service donné au public voyageur.

M. PINARD: Je n'ai pas d'objection à ce que cette enquête technique soit faite. Au contraire, Je demande qu'elle soit poursuivie.

M. LAFONTAINE: Cela fait un an que nous y travaillons pour prouver au député de Drummond que ce n'est pas facile à faire. Deuxième chose, il faut connaître le coût de chacune des machines présentement. Il est peut-être plus rentable pour le gouvernement d'engager une machine à \$15 l'heure, que d'en maintenir une à \$35 l'heure, absolument plus rentable sur le plan économique. C'est ce que nous tentons de déterminer.

M. PINARD: Oui, mais pour autant que le ministre me donnera la preuve que tout l'équipement...

M. LAFONTAINE: La preuve, présentement, est en étude.

M. PINARD: Je pose une question. Attendez donc que je la pose, vous répondrez après.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas une question que le député de Drummond pose, c'est une longue dissertation.

M. PINARD: La discussion va être acrimonieuse, si le ministre ne me laisse pas poser ma question. Je vais attendre sa réponse.

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond prend ça sur ce ton, je n'ai pas d'objection.

M. PINARD: Un instant Alors, ma question est celle-ci. Si le ministre me donne la preuve que tout V équipement actuellement la propriété du ministère travaille, c'est-à-dire que cela devient un équipement actif sur les chantiers...

M. LAFONTAINE: Cela l'est.

M. PINARD; ...administrés par le ministère, à ce moment-là, cela va certainement abaisser le coût. C'est clair que si un tiers de l'équipement du ministère reste dans les garages, compte tenu de la dépense capitale pour en faire l'achat, cela devient très dispendieux.

Moi, après une tournée rapide des divisions de la voirie, je me suis aperçu qu'il y avait beaucoup d'équipement inactif dans les garages et dans les cours des divisions de voirie, alors qu'on voyait des équipements de loués partout sur les routes de la province. Alors, je me demande si le ministre n'est pas en train...

M. LAFONTAINE: C'est faux, c'est faux.

M. PINARD: ... de renverser le système.

M. LAFONTAINE: L'affirmation du député de Drummond est fausse. Il ne fait que reprendre à son compte les accusations du syndicat des fonctionnaires lesquelles sont parues à la télévision. Je les ai vues.

M. PINARD: Je ne reprends pas à mon compte les déclarations du syndicat des fonctionnaires. Je dis ce que j'ai vu moi-même et ce sont des discussions que j'ai lues avec des personnes compétentes et elles ont admis ce fait-là, que de plus en plus l'équipement du ministère restait dans les garages, dans les cours des divisions, et qu'on allait du côté de l'entreprise privée pour louer de l'équipement.

M. LAFONTAINE: C'est de l'insinuation que le député de Drummond est en train de faire, purement et simplement.

M. PINARD: Et la preuve...

M. LAFONTAINE: Purement et simplement.

M. PINARD: ... c'est que le ministre de la

Voirie a admis l'année dernière que de plus en plus il se faisait des travaux en régie...

M. LAFONTAINE: Oui, construction.

M. PINARD: Oui, et que c'était l'équipement loué qui servait aux fins de la construction de ces travaux, plutôt que celle...

M. LAFONTAINE: Le ministre de la Voirie n'a pas peur de dire qu'il loue...

M. PINARD: ... du ministère.

M. LAFONTAINE: ... de l'outillage qui appartient à l'entreprise privée.

M. PINARD: Pourquoi alors...

M. LAFONTAINE: Le ministre de la Voirie va continuer à en louer, mais je dois dire que les niveleuses présentement, les niveleuses automotrices qui appartiennent au ministère de la Voirie, grattent les routes de la province. Lorsque nous manquons de niveleuses mécaniques au ministère de la Voirie et que les chemins sont en mauvais état, nous en louons de l'entreprise privée, parce que la voirie doit être un service donné au public voyageur, contribuable de la province de Québec. C'est clair. Maintenant, ce qui tracasse le député de Drummond, je vais le lui dire, il ne l'a pas encore compris.

C'est qu'au ministère de la Voirie, il n'y avait pas encore d'inventaire d'équipement total, il n'y a même pas cela au ministère de la Voirie. Nous sommes en train de le faire. J'ai dit, hier, que le ministère de la Voirie est un ancien service du ministère de l'Agriculture, détaché du ministère de l'Agriculture en 1922. Je ne blâme pas le personnel du ministère de la Voirie.

Le personnel du ministère de la Voirie est peut-être le personnel le plus qualifié en Amérique du Nord. Par contre, ils sont toujours pris avec des urgences. Le député de Drummond doit connaître ça, il a été ministre de la Voirie pendant six ans...

M. PINARD: Ce n'est pas la preuve...

M. LAFONTAINE: ... des urgences. Par contre, nous avons formé une direction générale que nous appelons « la direction générale de la recherche », qui a comme but premier, la formation d'une banque de renseignements. Ce n'est pas parce que les renseignements n'existent pas, mais ils sont un peu dispersés dans tout le ministère. Nous sommes en train de faire une banque de renseignements. Nous abordons d'a-

bord l'Inventaire total de l'équipement au ministère de la Voirie, son utilisation et son rendement. C'est clair, ça. On veut le mettre sur une base comptable.

M. PINARD: M. le Président, je voudrais bien admettre tout ce que vient de déclarer le ministre de la Voirie. Il vient d'affirmer lui-même qu'il y a une valeur de \$32 millions en équipement au ministère de la Voirie. Il ne m'a pas donné encore la preuve qu'il faisait servir tout cet équipement-là pour les travaux d'entretien, les travaux de construction exécutés par le ministère en régie. Il vient d'admettre que, de plus en plus, il recourt à la location d'outillage de l'entreprise privée pour faire des travaux, alors...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond...

M. PINARD: Alors, qu'il nous prouve que l'outillage ne sert pas au ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: ... ne fait pas la différence entre des travaux d'entretien et des travaux de construction. La machinerie que nous avons au ministère, la machinerie qu'il y avait au ministère dans le temps que le député de Drummond était ministre de la Voirie, était de la machinerie destinée à l'entretien et non pas

Et lorsque nous louons de la machinerie présentement, c'est surtout sur des travaux de construction et non pas sur des travaux d'entretien; et lorsque nous louons de la machinerie pour les travaux d'entretien, c'est parce que la machinerie du ministère est complètement employée, que les chemins sont raboteux et que l'on doit donner un service au public voyageur. C'est clair, il n'y a pas de mystère là-dedans.

Je ne peux pas voir comment il se fait que le député de Drummond ne puisse pas comprendre ça, lui qui a été ministre de la Voirie pendant six ans.

M. PINARD: C'est justement parce que j'ai été ministre de la Voirie pendant six ans que je n'admets pas la déclaration du ministre. Je suis en mesure de dire que tout l'équipement du ministère ne sert pas aux fins de l'entretien des routes. Il y a encore de la location d'outillage au service de l'entretien de la voirie.

M. LAFONTAINE: Je vais dire une chose au député de Drummond: il n'y a plus de niveleuses qui entretiennent les pistes de course. Cela je peux lui dire ça, par exemple.

M. PINARD: Ah, c'est une vieille histoire!

M. LAFONTAINE: Cela est une vieille histoire. Je regrette...

M. PINARD: On sait comment cela s'est passé...

M. LAFONTAINE: ... quand le député de Drummond dit que présentement — c'est de l'insinuation — l'équipement au ministère de la Voirie ne sert pas, je lui dis que c'est tout simplement de l'insinuation et que c'est faux.

M. PINARD: On sait comment cela s'est passé avant 1960, le même entretien par le ministère de la Voirie se faisait...

M. LAFONTAINE: Parlez-nous donc du temps de Taschereau.

M. PINARD: ... se faisait sous l'ancien régime, c'est hors de ma connaissance si cela s'est fait sous mon régime à moi. Et c'est une photo qui a paru dans la Presse qui m'a permis de constater le fait. Les directives ont été émises en conséquence.

M. LAFONTAINE: Dans le comté du ministre, après six ans pendant lesquels le député de Drummond était ministre de la Voirie, une photographie dans la Presse lui a permis de s'en rendre compte.

Je ne le chicane pas là-dessus. Qu'il oublie ça! Excepté que je lui dis que présentement son affirmation est fausse lorsqu'il prétend que, pendant l'été, la machinerie du ministère est à ne rien faire, lorsqu'on loue d'autres machines, c'est faux.

M. PINARD: Maintenant, une chose que je voudrais savoir. Est-il vrai que l'équipement du ministère doit servir les fins du service de l'entretien et non pas tellement les fins du service de construction du ministère? Est-ce que le ministre est en mesure de dire si le ministère exécute de plus en plus de travaux en régie ou à la journée?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Comme il l'a affirmé l'année dernière.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Et comme il devra l'admettre cette année.

M. PINARD; ... supposément exécutés par les équipes du ministère et par l'outillage du ministère, alors que nous savons que c'est tout simplement une façon détournée pour...

M. LAFONTAINE: Encore des insinuations, des affirmations gratuites. Le spécialiste des insinuations et des affirmations gratuites.

M. PINARD: ... alors que nous savons qu'il se fait de moins en moins de demandes de soumissions publiques. Alors, à ce moment-là, le ministère fait servir...

M. LAFONTAINE: Le pourcentage est plus fort au budget dans le domaine des soumissions publiques qu'il ne l'a jamais été dans le passé.

M. PINARD: Est-ce que le ministère fait servir l'outillage du ministère de la Voirie pour les travaux de construction ou s'il a recours à la location d'outillage de l'entreprise privée?

M. LOUBIER: Il vous l'a dit tantôt C'est ça qu'il a dit tantôt Il vous a expliqué pour l'entretien, la machinerie, c'est le ministère de la Voirie qui faisait l'entretien...

M. PINARD: Un instant! Occupez-vous de votre ministère, là!

M. LAFONTAINE: Je pense que le député de Bellechasse a le droit de parler ici. Il est membre du comité et il a autant le droit de parler que le député de Drummond.

M. LOUBIER: A part ça, il vous a expliqué tantôt que la machinerie du ministère servait pour les fins d'entretien et qu'il recourait à la location pour la construction des chemins. C'est bien clair. Même si vous parliez pendant deux heures sur ce sujet, il n'y a pas d'autre réponse.

M. LAFONTAINE: J'ai un document éloquent pour le député de Drummond. C'est beau de faire des affirmations gratuites...

M. LOUBIER: On va vous sortir votre paquet tantôt!

M. PINARD: C'est le ministre qui, lui-même, a déclaré en Chambre que de plus en plus, il songeait à confier à l'entreprise privée le service de l'entretien.

M. LAFONTAINE: Quand on ne veut pas comprendre, on ne comprend pas.

M. PINARD: Et qu'il était possible...

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas dit que je voulais donner à l'entreprise privée l'entretien des routes. J'ai dit que, s'il est plus rentable pour la province de confier à l'entreprise privée l'entretien des routes de la province, nous le ferons, parce que nous sommes...

M. LOUBIER: C'est ça!

M. LAFONTAINE: ... les gardiens des deniers publics. Nous n'avons pas l'intention de dilapider les fonds de la province. C'est aussi clair que ça. Nous voulons le mettre sur une base comptable. Mais je calcule que \$151 l'heure c'est meilleur marché que \$35 l'heure.

M. PINARD: Alors, comment procède la province d'Ontario pour faire le service d'entretien de son système routier?

M. LAFONTAINE: Disons que l'Ontario...

M. PINARD: Est-ce que l'Ontario a recours à l'entreprise privée ou si le ministère fait travailler l'outillage du ministère de la Voirie à l'entretien?

M. LAFONTAINE: Disons que le député de Drummond qui a été ministre de la Voirie pendant six ans, ne s'est pas encore informé de la façon dont cela marchait en Ontario. Mais je lui dirai qu'en Ontario, il n'y a pas de division de voirie. Ce sont des « county engineers » des « township engineers » qui sont subventionnés par des fonds locaux. Mais le ministère de la Voirie, en Ontario, n'entretient que les grandes routes, point.

M. PINARD: Bon, alors pour ces grandes routes, de quelle façon procède le ministère de la Voirie de l'Ontario? Est-ce qu'il se sert de son outillage ou s'il fait appel à une entreprise privée?

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond a l'intention d'aller faire un voyage en Ontario, s'il a l'intention d'aller discuter les budgets, il peut y aller, je pense qu'ils sont en session présentement.

M. PINARD: Indépendamment du système en vigueur, ou des structures administratives différentes et des structures techniques différentes, je pense que le ministre aurait intérêt quand même à voir de quelle façon cela fonc-

tionne en Ontario, puisqu'il y a eu une enquête très approfondie sur le ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Oui, je suis allé en Ontario. Je connais très bien le ministre de la Voirie de l'Ontario qui est un de mes amis. Je connais le sous-ministre de la Voirie de l'Ontario, M. McNutt qui est aussi un de mes amis. Et puis nous avons eu des consultations au niveau des deux gouvernements. Nous avons même invité, si le député de Drummond veut le savoir, des représentants du ministère de la Voirie de l'Ontario, pour étudier leurs lois, comparativement à la loi qui régit le ministère de la Voirie, dans la province de Québec. Nous avons fait énormément de travail. Nous tentons de profiter de l'expérience de l'Ontario. Mais je peux dire aussi au député de Drummond que l'Ontario aussi profite de l'expérience de la province de Québec.

M. LE PRESIDENT: Alors, sous-article 4?

M. PINARD: Un instant. Alors, est-ce que le ministre pourrait me dire s'il y a eu des achats d'équipement durant l'année 1966, puisque la prise du pouvoir a été faite, effectivement le 16 juin? Alors pour l'année 66/67, est-ce qu'il y a eu achat de nouvel équipement au ministère de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Le sous-ministre adjoint me dit qu'il n'a pas le total, mais je pourrais dire au député de Drummond que cet article peut être discuté lors de l'étude des crédits du Conseil exécutif. Parce que le service des achats dépend du Conseil exécutif et non pas du ministère de la Voirie.

M. PINARD: Les réquisitions sont faites par le ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: D'accord, mais excepté que c'est le service des achats du Conseil exécutif qui les fait.

M. PINARD: Alors le ministre doit savoir ce qu'il a réquisitionné comme achats dans une année. Il a demandé \$3,200,000 l'année dernière et cette année, il demande \$1,500,000. Alors le ministre doit savoir ce qu'il a fait avec cela.

M. LAFONTAINE: On a acheté pour \$2,398,374.51 en 67/68.

M. PINARD: En quoi consistaient ces achats? C'était pour des béliers mécaniques, pour des niveleuses, des chargeuses, c'était pourquoi?

M. LAFONTAINE: Nous avons acheté un balai mécanique, \$19,975; 2 dégeleurs de ponceaux, \$6,017.64; un épandeur d'asphalte, \$1,773; un fer à asphalte, \$250; 2 pompes à eau, \$2,396; 3 rouleaux, \$21,450, pour un total de \$51,861.

D'un autre fournisseur, nous avons acheté deux camionnettes pour \$4,791.22, un camion \$6,486.86, pour un total de \$11,278.08.

D'un autre, nous avons acheté quatre tracteurs pour la somme globale de \$11,599. D'un autre nous avons acheté un camion \$6,360.40. D'un autre, neuf ailes de côté, neuf charrues à sens unique, quatre ailes de côté, quatre char-rues, sept bennes pour un total de \$35,538. D'un autre, Baril Automobiles Inc., de Victoriaville, une camionnette \$2,419.20. Je peux continuer de même...

M. PINARD: Une minute. Si vous voulez me donner par exemple, l'équipement lourd.

M. LOUBIER: Recommencez-nous tout cela.

M. LAFONTAINE: Je peux continuer la lecture et le député de Drummond prendra les détails qui l'intéressent.

M. PINARD: Le ministre est certainement capable de faire des catégories d'équipement, voyons donc! Je parle de la catégorie des niveleuses, des chargeuses...

M. LAFONTAINE: Pour 66/67, je ne sais pas, j'ai tout cela ici. Ce n'est pas moi qui les ai réquisitionnées, ce sont les gens en place, les divisionnaires.

M. PINARD: Je sais bien que ce n'est pas le ministre qui prépare lui-même les réquisitions.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre voudrait me dire si à l'article...

M. LAFONTAINE: On a acheté aussi deux scies à chaînes pour \$405.79. Des caisses à fourgon, des épandeurs de sel, des camionnettes, des scies à chaîne, des tondeuses...

M. PINARD: Le ministre doit comprendre que je veux savoir s'il y a eu achat d'équipement lourd, dans la catégorie des niveleuses, des chargeuses et des pelles mécaniques.

M. LAFONTAINE: ... deux tondeuses, des bennes, des caisses, des épandeurs de sel, des camionnettes, des commerciales, des marteaux à air, des niveleuses, des traceuses de lignes,

des compresseurs, des camionnettes, des tondeuses, des camions, des tracteurs, des machines à sonder, des grues hydrauliques.

M. PINARD: Elles ne sont pas toutes hydrauliques, les grues. Le ministre devrait savoir ça.

M. LAFONTAINE: Non, cela, on le sait. Des paniers élévateurs, camions, camionnettes, leveuses de tourbes, tondeuses, balances, camionnettes, six pelles, camionnettes, camions, camionnettes, machines à souder, camionnettes, marteaux à air, pompes à eau, scies à béton, des tondeuses, un Xardier, caisses à fourgon, camions, camionnettes, tracteurs, faucheuses, camionnettes, machines à souder, camionnettes. En 66/67, nous avons acheté des automobiles, des balais mécaniques, des balances, des camionnettes, des camions, des charrués, des dégeleurs de ponceaux, des « drilles »...

M. PINARD: Des foreuses.

M. LAFONTAINE: C'est marqué des « drilles », ici. C'est une liste que je lis. Epandeurs de sable, épandeurs d'engrais, machines à souder, marteaux à air, niveleuses. On a acheté 37 niveleuses.

M. PINARD: De quelle marque?

M. LAFONTAINE: Ah! ce n'est pas indiqué ici. Il faudrait peut-être demander au Service des Achats. Quand ils ne passent pas, elles donnent des marques connues. C'est après appel d'offres. Ce n'est pas moi qui les achète. Une auto-neige, cela peut intéresser le député de Drummond.

M. PINARD: C'est du luxe.

M. LAFONTAINE: Deux souffleurs à neige, des tondeuses, des tracteurs...

M. PINARD: Combien de niveleuses, 37?

M. LAFONTAINE: 37, pour \$915,704.02. Une auto-neige pour faire de l'arpenage dans le bois. Ensuite.

M. PINARD: Alors, des niveleuses de marque Champion.

M. LAFONTAINE: Je ne le sais pas. Aucune idée. Ce n'est pas indiqué sur le papier.

M. PINARD: Le directeur du service de l'entretien devrait le savoir, il est ici.

M. LOUBIER: Le service des achats devrait savoir ça.

M. LAFONTAINE: Les Champion.

M. VAILLANCOURT: Combien de traceuses de lignes blanches avez-vous mentionnées tout à l'heure?

M. LAFONTAINE: Ne me dites pas que je vais recommencer ça.

M. MAILLOUX: Non, non. Il parle dans la province.

M. LAFONTAINE: Qu'on a présentement? Que nous avons présentement? Pas achetées?

M. VAILLANCOURT: Combien avez-vous présentement de traceuses de lignes blanches?

M. LAFONTAINE: Les machines à tracer les lignes de circulation, nous en avons 18.

M. VAILLANCOURT: C'est pour toute la province? Pour moi, il n'y en a pas assez parce que les lignes blanches se font au mois de septembre et au mois d'avril.

M. LAFONTAINE: Je suis d'accord. Disons qu'il manque des machines à tracer les lignes blanches. C'est justement une sorte de machine qui doit appartenir à la province plutôt qu'être en location. Parce qu'elle agit seulement pour une chose, pour tracer des lignes blanches. Or, seulement les municipalités et le gouvernement tracent des lignes blanches.

M. VAILLANCOURT: Le ministre a-t-il l'intention d'en acheter d'autres? Pour améliorer le service?

M. LAFONTAINE: Oui, je pense que, sur notre budget de \$1 million et plus, il y en a de prévues.

M. VAILLANCOURT: Combien?

M. LAFONTAINE: Le programme n'est pas complété, dans le million et demi, excepté qu'il y a présentement aussi une étude en marche parce que nous trouvons assez curieux — et ce n'est pas d'aujourd'hui, cela date d'assez longtemps — que les lignes blanches ne durent pas. Alors, on se demande si cela dépend de l'épaisseur ou de la qualité de la peinture appliquée. L'an passé, le ministère de l'Industrie et du Commerce a sorti d'autres normes, cela n'a pas amélioré pour la peine, peut-être un peu

mais pas tellement. Je sais que les gens de Washington qui sont venus ici dernièrement ont le même problème aux États-Unis et nous sommes en train de nous demander si la non-durabilité des lignes blanches dépend des pneus à crampons, de l'augmentation de la circulation sur les routes, d'un manque de billes de verre ou peut-être du fait que les barils ne sont pas agités, — parce qu'il s'agit tout de même d'opérations manuelles lorsqu'on les place dans la machine, ou peut-être aussi est-ce l'opérateur de la machine qui ne fait pas les lignes assez épaisses. Tout ça est présentement en étude.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

M. PINARD: Un instant. Est-ce que le ministre pourrait me dire pourquoi les sous-articles 4, 5 et 6 constituent des montants séparés et si cela semble être pour les mêmes fins: outillage et véhicules moteurs? \$1,500,000. Sous-article 5: Équipement, outillage et véhicules moteurs: entretien et opération, \$6,400,000. Sous-article 6: Équipement et outillage: loyers, \$7,500,000.

M. LAFONTAINE: Justement, disons qu'on a discuté tout ça ensemble. On a parlé d'achat de machinerie. On a aussi parlé de l'entretien de la machinerie. Or, l'entretien de cette machinerie-là, qui appartient au ministère, coûte \$6,400,000.

M. PINARD: Est-ce que ce sont des réparations faites en majeure partie par les services?

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît, les membres du comité, veuillez parler un peu moins fort que les opinants!

M. LAFONTAINE: C'est normalement réparé dans les garages du ministère de la Voirie.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a une tendance de plus en plus marquée de compter les réparations, l'équipement lourd, par exemple, à l'entreprise privée ou est-ce que les garages restent bien outillés pour faire les réparations à l'équipement du ministère?

M. LAFONTAINE: Non, chez nous, excepté les cas exceptionnels, ça va aller ailleurs. Mais normalement, c'est dans les garages de la Voirie.

UNE VOIX: Adopté?

M. PINARD: Alors, \$6,400,000, c'est un bud-

get demandé pour les fins de réparation de l'équipement du ministère par les employés du ministère dans les garages.

UNE VOIX: Alors adopté?

M. PINARD: Alors à l'article 6: Équipement et outillage, vous voyez \$7,500,000. Alors, c'est de la location d'outillage pour l'entretien des routes en été ou en hiver?

M. LAFONTAINE: En hiver.

M. PINARD: Car je ne vois pas la distinction entre l'entretien d'hiver et l'entretien d'été.

M. LAFONTAINE: Cela comprend les deux, entretien d'hiver et entretien d'été.

M. PINARD: Alors, quelle est la proportion du montant qui doit servir à l'entretien d'été et à l'entretien d'hiver?

M. LAFONTAINE: C'est \$5,000,000 l'été et \$2,000,000 l'hiver. Cela comprend tous les camions qu'on loue, les camions de cantonniers, par exemple, sont compris là-dessus, le salaire des opérateurs etc.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait répéter les montants s'il-vous-plaît?

M. LAFONTAINE: C'est \$2 millions et \$5 millions.

M. PINARD: C'est \$5,500,000 l'été?...

M. LAFONTAINE: C'est \$5,500,000 l'été et \$2,000,000 l'hiver.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. PINARD: Adopté.

M. VAILLANCOURT: Je pourrais peut-être poser la question qu'on a gardée en suspens hier soir.

M. LAFONTAINE: Disons qu'on va tout garder. Quand on aura tout fini, je vous répondrai là-dessus.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

UNE VOIX: En attente.

M. PINARD: Sur quelle base la location de l'outillage pour l'hiver et pour l'été est-elle faite?

M. LAFONTAINE: Disons que nous avons constitué un comité d'officiers du ministère de la Voirie avec un représentant de l'Association des constructeurs de routes du Québec et, en conjonction, évidemment, avec le service de la recherche, nous avons pris en ligne de compte le coût d'achat de la machinerie, les salaires etc., cela a été un travail extrêmement long. Je pense que le travail du comité a duré pendant six mois là-dessus avec le conseiller technique du sous-ministre, on en est arrivé à un tarif pour chacune des machines qui existent sur le marché. C'est évident que le tarif choisi faisait l'affaire de certains et non l'affaire d'autres. Une certaine correction était apportée lorsque les plaintes étaient réelles, mais, présentement, le service de la recherche est en train de consigner tous les renseignements de sorte que, dans l'avenir, si un changement intervient soit dans le coût de vente d'une machine, soit dans les salaires payés, dans le taux de taxe, une correction sera apportée et, le lendemain, vous aurez le tout corrigé. C'est une chose qui ne s'était jamais faite dans le passé.

Autrement dit, cela a été fait d'une façon mécanisée avec des détails techniques, d'une façon scientifique.

M. PINARD: Je me méfie du vocabulaire du député de Bellechasse.

M. LOUBIER: Vous ne comprenez pas tout le temps!

M. PINARD: C'est trop savant, ça cache des choses.

M. LOUBIER: Ah, monsieur! Vous avez pensé ça, dans Bellechasse. On voit le député de Bellechasse devant une assemblée contradictoire le samedi suivant. Je ne l'ai jamais revu dans le comté.

M. PINARD: A l'ordre!

M. LOUBIER: Il y avait une chaise libre. On attendait le ministre de la Voirie.

M. PINARD: Le ministre savait que j'y étais allé deux fois. Quand il a décidé de me convoquer, il était déjà trop tard.

M. LOUBIER: Non, on avait annoncé ça dans les journaux...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre, à l'ordre! S'il vous plaît.

M. PINARD: Le député de Bellechasse était en élection et moi aussi.

M. LE PRESIDENT: Nous ne sommes pas en élection ici. Nous sommes à l'étude des budgets. S'il vous plaît.

M. LOUBIER: ... assemblée contradictoire.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: A l'ordre!

M. LOUBIER: Il était comme un lièvre dans la province, on ne le voyait plus dans son comté.

M. LE PRESIDENT: Articles 4, 5...

M. PINARD: On se reprendra.

M. LOUBIER: Ah, oui! avec plaisir.

M. LE PRESIDENT: Article 2, sous-article 5, adopté.

M. PINARD: Non, un instant. Est-ce que l'outillage...

M. LAFONTAINE: Là, nous voltigeons de 4, 5 et 6.

M. PINARD: Je veux faire la discussion de façon globale.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. PINARD: Est-ce que la location d'outillage se fait à l'heure, à la journée ou bien sur une base à tant le mille?

M. LAFONTAINE: Normalement à l'heure. Excepté lorsqu'il est question de camions, dans certains cas par exemple, lorsqu'on creuse des fossés le long des routes, je pense, sur l'entretien, parce que le camion ne travaille pas tellement fort. Je pense que dans certains cas nous pouvons les payer à la journée. Alors, on prétend que c'est à l'heure.

M. PINARD: Est-ce que le ministre me dit que le camion dont se sert le cantonnier pour faire la visite des chantiers des travaux ou pour surveiller l'entretien, n'est pas la propriété du ministère?

M. LAFONTAINE: Pas dans tous les cas.

M. PINARD: Le ministre semble me dire que le cantonnier loue son chemin ou sa camionnette au ministère pour travailler.

M. LAFONTAINE: Non, non, un instant. Quand c'est un cantonnier-chef, c'est une camionnette fournie par le ministère. Dans d'autres cas, quand ce sont des cantonniers de paroisse, il existe encore des cas où le camion appartient au cantonnier et non pas au ministère de la Voirie. Je me souviens toujours, lorsque je passe à un certain endroit, d'un bon cantonnier du ministère de la Voirie qui avait un gros camion jaune qui est toujours stationné à côté de sa porte, c'est à faire lever le coeur. Cela, c'est de l'immobilisation de la province à côté de la maison du cantonnier. Il ne sert aucunement. Cet argent pourrait être employé sur les chemins pour construire plus de chemins dans la province.

M. PINARD: Alors de quelle façon travaille-t-il? Il travaille dans la maison ou s'il travaille avec un autre équipement? Cela, c'est de l'administration locale, au niveau de la division. A ce moment-là il s'agit de faire faire une meilleure surveillance.

M. LAFONTAINE: Nous en avons pris un, qui depuis 1964... Le député de Drummond était après, on vient de le prendre là. Mais par contre nous n'avons jamais pu avoir d'affidavit auparavant. Pourtant, dans le temps de l'ancien député de Drummond, l'ancien ministre de la Voirie, on a tenté, il y a eu des affidavits. Cela s'est couvert. Il y en a eu d'autres dans mon temps. L'enquête n'a encore rien révélé, jusqu'à ce que les officiers du ministère passant là se sont aperçus que la personne en question qui avait, elle, une camionnette de la Voirie, était stationnée en face de son restaurant et le monsieur en question ne travaillait pas. Il a été suspendu. Le monsieur a placé un grief qui est devant la Fonction publique.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre pourrait me dire, dans certains travaux de réparation, où vous louez des pelles mécaniques, est-ce que les pelles en question qui vont venir relever un ponceau, faire l'excavation nécessaire et souvent attendent 4, 5, 6, 7 jours avant que le travail ne soit accompli, est-ce que ces pelles sont payées dès l'instant où elles arrivent au lieu des travaux jusqu'à la fin? Ou si simplement...

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas supposé. Temps fait, temps payé.

M. MAILLOUX: Même si elle est là dix jours et si elle ne travaille que deux jours?

M. LAFONTAINE: Temps fait, temps payé.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. MAILLOUX: Articles 4, 5, et 6, adoptés.

M. LE PRESIDENT: Articles 4, 5 et 6 adoptés. Article 7: Matériaux.

M. MAILLOUX: Au sujet des matériaux, le député de Stanstead parlait tantôt de peinture. Je me rappelle que l'an passé, lors de la discussion des crédits en Chambre, le ministre avait parlé d'expériences chimiques qui normalement devaient donner des résultats heureux. Je pense que le ministre admet aujourd'hui que cela n'a pas été ce qu'on espérait.

M. LAFONTAINE: Cela est un peu mieux que c'était, mais ce n'est pas encore « les chars ».

M. MAILLOUX: A ce sujet-là, je voudrais être dissident avec le ministre parce que je me rappelle que sur la route 15, malgré que la saison estivale eut été terminée, quand les travaux eurent été faits — est-ce parce que le calcium a été mis avec plus d'abondance, ce que je ne pense pas, est-ce qu'il y a eu une surcharge sur les routes — au printemps, il demeure que nous voyons des sections de plusieurs milles où il n'y a absolument plus aucune peinture existante.

M. LAFONTAINE: Je suis complètement d'accord avec le député. Tout le ministère de la Voirie est conscient du problème I partir de celui qui vous parle. Nous tentons toutes les expériences possibles.

Dernièrement, le trésorier de la Fédération routière internationale, qui demeure, je pense, à Washington, est venu et aux Etats-Unis on a le même problème, pourtant dans un climat peut-être moins rigoureux que le nôtre, plus doux. Par contre, dans cette région-là, on a beaucoup plus de circulation que nous, parce que, entre New York et Washington, la population, est au moins égale à celle qui habite le Canada tout entier. Alors, c'est évident qu'il y a là beaucoup de circulation. Par contre, l'hiver est beaucoup moins rigoureux qu'il peut l'être ici. On met beaucoup moins de calcium sur la route. Alors, il y a des facteurs qui varient. Quels sont exactement les facteurs, nous l'ignorons. Mais la seule chose dont nous nous rendons

compte, c'est que nous avons le même problème que les Américains, nous tentons de faire l'impossible. Je sais que les Américains font exactement la même chose. Si nous pouvons essayer de finir par améliorer la situation, je pense bien que...

M. MAILLOUX: Mais, nous aimerions bien quand même avoir l'assurance du ministre, que dans le domaine de la signalisation de ces lignes blanches — je ne voudrais pas me rendre aussi loin que le député des Iles-de-la-Madeleine s'est rendu hier soir, en disant qu'il tenait le ministre responsable de mortalités — mais il demeure que la signalisation évidemment est devenue tellement importante. Surtout dans les régions montagneuses, je remarque que les automobilistes sont rendus à faire poser, des lumières de brume presque partout, parce qu'il n'y a plus aucun point de repère. Alors, il y a de nombreux accidents qui, malheureusement sont occasionnés par l'absence d'une bonne signalisation. Je pense que le ministère devrait faire en sorte de dépenser un peu plus d'argent en ce sens-là, pour les machines qui manquent.

M. LAFONTAINE: D'accord, cela pourrait peut-être intéresser le député; dans la même ligne de pensée, dans la Presse du 22 mai 1963, page 68, « la Voirie recherche la meilleure peinture pour tracer les routes. La Voirie du Québec procède à une étude systématique des moyens d'améliorer la qualité de la peinture utilisée dans le cadre de la signalisation routière, pour le traçage des lignes de démarcation sur la chaussée, annonce le ministère dans un communiqué. Le résultat des travaux effectués depuis plusieurs mois est nettement positif. M. Georges-Louis Huot, directeur du service des essais, et ses collaborateurs poursuivent leurs recherches, avec le concours du service de la circulation. C'est une des mesures prises par la Voirie pour réduire le coût d'aménagement des routes et de leur entretien. C'est également une mesure pour améliorer la sécurité routière, car on se plaignait du peu de durée des lignes de démarcation tracées entre les différentes pistes de roulement d'une chaussée par l'effacement même partiel de ces lignes, par les agents atmosphériques. L'eau, la chaleur, le frottement des pneus d'automobiles constituent un danger notamment dans les artères de circulation rapide et quand le brouillard ou la pluie réduisent fortement la visibilité. L'équipe scientifique du ministère de la Voirie met en oeuvre son programme d'expérimentation, tantôt en laboratoire, tantôt en plein air.

« L'été dernier, dans la région de Québec,

la route de Sainte-Claire a été transformée en banc d'essai. Les échantillons de peinture dont on connaissait avec précision, les formules de fabrication, ont été étendus sur la chaussée. Par la suite, des observations ont été faites pour déterminer la vitesse de détérioration des différentes lignes peintes sur le sol. Ce qui a permis de sélectionner les produits dont l'emploi est le plus avantageux, compte tenu des prix, de la facilité d'application et de la résistance à l'usure. De tels renseignements doivent servir lors de l'acquisition de quantités importantes de peinture nécessaire au traçage des lignes de démarcation sur les chaussées du réseau routier, de 200,000 à 225,000 gallons par année.

« Le programme de M. Huot et de ses collaborateurs les conduira prochainement jusqu'à un centre de recherche de Philadelphie, pour confronter leurs propres observations avec celles d'hommes de science américains, sur les procédés des ingrédients qui entrent dans la fabrication des peintures en modifiant leur composition. » Alors, je peux assurer...

M. MAILLOUX: Ce sont toujours les mêmes ingénieurs qui travaillent là-dessus?

M. LAFONTAINE: Oui, ce sont toujours les mêmes qui travaillent là-dessus.

M. MAILLOUX: D'accord.

M. LAFONTAINE: La seule chose que je peux donner au député de Charlevoix c'est l'assurance que je comprends très bien le problème posé et c'est le problème qui est généralisé dans toute la province, dans tout le Canada et aux Etats-Unis aussi.

M. MAILLOUX: A Particle « gravier de rechargement » pour les besoins des divisions, je pense que ce n'est pas par le service des achats que le ministère procède...

M. LAFONTAINE: Non, par réquisition.

M. MAILLOUX: ... on donne la commande de 10,000 à 15 mille tonnes à quelqu'un possédant un concasseur. Est-ce que le prix qui était auparavant payé pour le concassé est demeuré à peu près le même ou si c'est un prix variable d'un endroit à l'autre du Québec?

M. LAFONTAINE: Le sous-ministre m'informe que c'est le même prix.

M. MAILLOUX: Est-ce que vous avez de mémoire un prix à donner pour ces contrats d'achats?

M. LAFONTAINE: Cela dépend de la grosseur, soit du 3/4 ou du pouce; entre \$0.60 et \$0.65.

M. MAILLOUX: L'achat du gravier même, c'est encore \$0.03 la tonne, \$0.05 la verge, ou y a-t-il eu une augmentation?

M. LAFONTAINE: Même prix qu'avant.

M. MAILLOUX: Suivant les régions et suivant les disponibilités.

Devant certains graviers de qualité douteuse, qui peuvent contenir de la terre forte, est-ce que le ministère en est rendu à exiger parfois d'autres matériaux en remplacement, comme de la pierre concassée ou de la pierre à chaux?

M. LAFONTAINE: Oui, nous employons de la pierre concassée et aussi le sol-ciment.

M. LE PRESIDENT: Articles 5, 6, 7: Matériaux, adopté. Article 8: Services contractuels.

M. PINARD: De quelle nature sont les services contractuels demandés par le ministre?

M. LAFONTAINE: C'est l'entretien des chemins d'hiver, \$6,500,000 et \$3,500,000 l'été. Les couches d'usure et ces choses-là. Certaines réparations et l'hiver l'entretien des chemins d'hiver.

M. PINARD: Alors, de quelle façon le ministère procède-t-il pour l'adjudication de ces contrats?

M. LAFONTAINE: Les contrats de quoi?

M. PINARD: Les contrats d'entretien.

M. LAFONTAINE: De la même façon que procédait l'ancien ministre de la Voirie.

M. PINARD: Sur une base annuelle ou sur une base de trois ans? Comme nous l'avions essayé dans la région du Bas-Saint-Laurent.

M. LAFONTAINE: Il y en a de trois ans et il y en a d'un an. La plupart sont d'un an.

M. PINARD: Est-ce que la preuve n'est pas faite maintenant que ce serait plus rentable, et pour le ministère et pour l'entrepreneur, d'avoir un contrat sur une base de trois ans pour lui permettre de se reprendre?

M. LAFONTAINE: Il y a des entrepreneurs

qui ne veulent pas s'engager à l'avance. Il y en a d'autres qui viennent nous trouver pour avoir un contrat de trois ans. Il y en a même qui nous ont demandé des contrats de cinq ans.

M. PINARD: Parce que ça leur permettrait d'avoir un meilleur équipement et d'avoir aussi peut-être une meilleure main-d'oeuvre.

M. LAFONTAINE: Je ne suis pas opposé à un contrat à long terme, disons de trois ans, de telle sorte qu'ils soient mieux équipés et plus sûrs. Par contre, à cause de l'incertitude du marché de l'argent et des conventions, les entrepreneurs n'aiment pas trop en général s'engager pour trop longtemps, à cause de l'incertitude de la vie.

UNE VOIX: Cela dépend de l'entrepreneur. Si c'est un gros, il ne veut pas s'engager. Si c'est un plus petit, il préfère s'engager pour trois ans plutôt que pour un an.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. VAILLANCOURT: Est-ce que le ministre a l'intention de reprendre d'autres chemins à l'entretien de la Voirie, cette année?

M. LAFONTAINE: Là, je ne sais pas quels sont les chemins que nous allons reprendre à notre entretien.

M. VAILLANCOURT: Je veux dire, est-ce que le ministre a l'intention d'augmenter le nombre...

M. MAILLOUX: D'augmenter...

M. LAFONTAINE: Disons que c'est notre idée d'augmenter au fur et à mesure des années, le nombre de chemins entretenus à 100% par la province. Mais le député comprendra que nous sommes incapables de faire ça immédiatement dans toute la province, à cause d'un manque évident de disponibilités.

M. VAILLANCOURT: Mais avez-vous l'intention de reprendre de nouvelles routes cette année, à l'entretien?

M. LAFONTAINE: Oui. Présentement, on m'informe que le taux d'augmentation est à peu près une centaine de milles par année, dans la province.

M. MAILLOUX: Est-ce que la subvention payée quand le chemin n'est pas entretenu à

100% est encore de \$275 ou \$300 le mille?

M. LAFONTAINE: Cela dépend de la région. Je crois qu'il y a cinq régions. \$400 le mille pour la région à l'extrême est comprenant les comtés de Matane, Matapédia, Bonaventure, Gaspé-Nord, Gaspé-Sud, Îles-de-la-Madeleine et Duplessis. \$325 le mille pour la région est, comprenant les comtés de Saguenay, Charlevoix, Rimouski, Rivière-du-Loup et Témiscouata. Pour la région du Nord-Ouest comprenant les comtés d'Abitibi-Ouest et Abitibi-Est, Rouyn-Noranda et Témiscamingue au lieu de \$300, eux, nous leur avons donné une augmentation.

M. MAILLOUX: La rive-sud est plus brisée maintenant.

M. LAFONTAINE: C'est \$300 le mille pour la région centrale comprenant les comtés de Frontenac, Wolfe, Arthabaska, Nicolet, Champlain, Laviolette, ainsi que les municipalités de Notre-Dame-du-Bon-Conseil, Drummond et tous les comtés à l'est, sauf énumérés dans les paragraphes A, B et D, \$250 par mille pour la région ouest, c'est-à-dire tous les comtés non compris dans les paragraphes A, B, C, D ci-dessus y compris mon comté.

M. LE PRESIDENT: Alors, huit, adopté? Neuf: subventions.

M. PINARD: Un instant. Est-ce qu'il y a une augmentation du millage de chemins entretenus par le ministère? Parce qu'il y avait une progression annuelle. Chaque année, on prenait 250 à 300 milles de plus.

M. LAFONTAINE: 320 milles de plus qu'en 66/67.

M. PINARD: Maintenant, est-ce qu'il y a une tendance au ministère à faire entretenir les routes qui sont maintenant sous la responsabilité du ministère, par le service d'outillage de la Voirie ou si c'est encore par l'entreprise privée?

M. LAFONTAINE: Pas nécessairement. Cela dépend de l'ouvrage qui est en train de se faire à l'heure actuelle.

M. PINARD: Ce serait peut-être une façon pour le ministre de rendre l'utilisation de l'outillage du ministère plus rentable, en le faisant servir de façon beaucoup plus soutenue.

M. LAFONTAINE: Certainement. Disons que

je pourrais dire au député de Drummond que, l'année passée, pas longtemps après mon assermentation comme ministre de la Voirie, il y avait trois niveleuses dans ma région. J'ai demandé de les équiper pour les travaux d'hiver et les niveleuses nous ont été livrées au mois de mars. Cela, c'était l'efficacité du ministère de la Voirie. C'est ça que nous tentons de corriger. C'est ça que je tentais de dire tout à l'heure au député de Drummond. C'était ma région.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre pourrait dire...?

M. LAFONTAINE: Trois, on les a eues, il y en avait deux qui venaient de Sainte-Thérèse, je pense, et une qui venait de Mont-Laurier. On a eu les niveleuses au mois de mars. Parce que l'hiver était fini, on a décommandé.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre pourrait me dire si...?

M. PINARD: M. le Président, on devrait savoir si d'abord les niveleuses étaient au garage.

M. LAFONTAINE: C'est ça qu'on a commencé à vérifier.

M. PINARD: Je ne peux pas croire que ç'a pris trois mois à installer ça sur la niveleuse.

M. LAFONTAINE: M. le Président, on a demandé des soumissions et le plus bas soumissionnaire, à un moment donné, s'est retiré parce qu'il a dit: Je ne suis pas intéressé, je me suis trompé dans mes prix. Cela coûtait \$698 ou quelque chose du genre, si ma mémoire est fidèle. De toute façon, c'est que la livraison de ces niveleuses s'est faite au mois de mars, lorsque l'hiver était terminé.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre pourrait me dire...?

M. LAFONTAINE: Nous tentons de mettre de l'ordre là-dedans, c'est ce que je disais tout à l'heure. Disons qu'on ne recommencera pas la discussion qui a eu lieu sur les articles 4, 5 et 6...

M. LE PRESIDENT: On ne recommencera pas la discussion, s'il vous plaît.

M. LAFONTAINE: ... c'est lié à ça.

M. PINARD: Le ministre fait des détours.

M. LAFONTAINE: Mais non, le député de Drummond...

Est-ce qu'il ne serait pas mieux de prendre l'équipement du ministère et de le faire entretenir? Cela revient toujours là-dessus. C'est la même discussion d'ailleurs qui a eu lieu l'an passé.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre pourrait me dire quelle est la durée moyenne des contrats d'entretien d'hiver?

M. LAFONTAINE: J'ai répondu tout à l'heure. Disons qu'il y en a... et il y en a d'autres de...

M. MAILLOUX: C'est peut-être, politiquement parlant, mauvais ce que je dis là, mais un fait demeure, c'est presque inadmissible qu'on demande à des gens de s'organiser pour donner l'entretien normal au public, de dépenser des sommes plutôt fantastiques et qu'on limite ces contrats-là à une période.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas nous qui les limitons. Dans plusieurs cas, nous avons demandé à certains entrepreneurs de le prendre pour trois ans et les entrepreneurs ont refusé. Mais c'est notre ferme intention, je l'ai déclaré l'année passée en Chambre. L'an passé, les contrats étaient signés. Cette année, les contrats ne sont pas signés. C'est notre ferme intention d'essayer d'étendre la période. J'avais répondu l'an passé en Chambre à M. Lévesque, député de Bonaventure, qui m'avait demandé exactement la même chose: Nous allons tenter de le faire, mais ça ne veut pas dire que tous les entrepreneurs vont accepter. Cela dépend de sa façon à lui d'opérer son affaire. Il y a des entrepreneurs qui ont peur de l'avenir, qui ont peur de s'engager pour trois ans.

M. PINARD: Ils ont peur d'un changement de gouvernement.

M. LAFONTAINE: Non.

M. LOUBIER: Dans mon comté aucun n'est changé.

M. MAILLOUX: A l'article « subventions », à l'article 9,...

M. LAFONTAINE: Pourquoi auraient-ils peur d'un changement? Est-ce que je pourrais demander au député de Drummond pourquoi un entrepreneur aurait peur d'un changement de

gouvernement? Est-ce parce qu'ils sont trop mal traités par l'Union Nationale?

M. P I N A R D : Il y en a trop qui se sont fait enlever leur contrat d'entretien de chemins d'hiver après un changement de gouvernement.

M. LAFONTAINE: Vous parlez de 1960?

M. PINARD: Non, je parle de 1966.

M. LAFONTAINE: Suivant, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Article 9.

M. MAILLOUX: M. le Président, à l'article « subventions »...

M. LE PRESIDENT: Article 8, adopté.

M. MAILLOUX: ... j'imagine que ce sont surtout les subventions qui concernent le pourcentage que vous payez pour les revêtements bitumineux dans les municipalités?

M. LAFONTAINE: Non, ce sont les subventions aux municipalités.

M. MAILLOUX: Pour l'entretien d'hiver.

M. LE PRESIDENT: Article 9, adopté. Nous reprendrons les travaux à deux heures trente.

UNE VOIX: On peut continuer, il n'est pas une heure.

M. LE PRESIDENT: La Chambre est ajournée en haut et nous suspendons les travaux jusqu'à deux heures trente.

M. SEGUIN: Vous me coupez la parole à ce moment-ci. J'ai posé deux questions hier soir aux articles deux et trois, je n'ai pas eu de réponse encore. Je ne presse pas le ministère de les fournir...

M. LAFONTAINE: Non, disons qu'on a...

M. SEGUIN: ... si vous voulez me permettre de finir, M. le Ministre, en raison d'absences motivées, c'est-à-dire que cet après-midi et la semaine prochaine, je ne serai pas ici pour voir la fin des études des crédits du ministère, je voudrais me réserver le droit en comité plénier.

M. LAFONTAINE: Bien disons, s'il veut les poser ces questions, je vais y répondre tout de suite.

M. SEGUIN: Non, la question a été posée hier soir. Je pense bien qu'on sera en mesure de me répondre.

Mais voici, on demande l'ajournement, alors ne retardons pas.

M. LAFONTAINE: Je suis prêt à répondre.

M. LE PRESIDENT: Alors, est-ce que les membres du comité sont d'accord pour continuer?

M. SEGUIN: Cela peut créer un débat.

M. LAFONTAINE: Non, non, il n'y aura pas de débat. Je n'ai même pas lu le document, je vais le lire, ce n'est pas moi qui l'ai.

M. SEGUIN: Bien, d'après ce que vous avez sur le papier, c'est tellement court et c'est tellement simple, allez-y.

M. LAFONTAINE: Deux: Services d'entretien et de construction; moyenne de salaires 67/68, \$5,036; 68/69, \$6,036, augmentation de \$1,000, ce sont des augmentations statutaires. Cette augmentation comporte les augmentations statutaires, l'intégration de l'ouvrier au statut de fonctionnaire et le changement de certains fonctionnaires d'un service à un autre. Article 5: Services des expropriations, 67/68, \$5,474; 68/69, \$5,781, augmentation de \$307, augmentation statutaire. Les augmentations de traitement avaient un effet rétroactif au 1er janvier 1967 et cette augmentation a paru aux budgets 67/68 et 68/69.

M. SEGUIN: Est-ce qu'on pourrait me produire une copie de ce document-là?

M. LAFONTAINE: Je vous la donne.

M. LOUBIER: On va vous donner l'original.

M. SEGUIN: Vous êtes bien gentil. Je me réserve tout de même le droit d'y revenir.

M. LAFONTAINE: M. le Président, nous sommes en train d'étudier les crédits et je n'ai pas l'intention de réserver des questions pour déclencher un autre débat en Chambre. M. le Député, nous sommes présentement en comité plénier. Si le député veut étudier les crédits du ministère de la Voirie, il a tout le loisir de rester ici au comité et d'étudier, mais je ne me plierai pas au caprice du député de Robert-Baldwin pour réserver des questions parce que monsieur doit prendre son train à une heure, ce n'est pas vrai.

M. SEGUIN: Ce n'est pas parce que je veux prendre...

M. LAFONTAINE: Je refuse, M. le Président, et je demanderai un vote au comité.

M. SEGUIN: M. le Président, si vous voulez prendre le vote du comité, très bien, mais, au poste 7 en plus, article 4, je ne sais pas quand vous allez le débattre. La semaine prochaine, pour une raison motivée, je ne serai pas ici. Alors, je demande tout simplement au comité le privilège ou le droit de revenir en comité plénier sur cet article.

M. LOUBIER: Je refuse. Faites poser votre question par un de vos collègues, il va y en avoir d'autres.

M. LAFONTAINE: Il ne faut tout de même pas étirer, M. le Président, l'étude des crédits du ministère de la Voirie pendant un mois.

M. SEGUIN: Alors, le ministre ne sera pas prêt à répondre aux questions.

M. LAFONTAINE: Certainement.

M. LOUBIER: Il est prêt à répondre.

M. SEGUIN: Alors, qu'on m'autorise à revenir en comité plénier avec cette question-là.

M. LOUBIER: Le comité n'est pas prêt à siéger la semaine prochaine.

M. LAFONTAINE: Présentement, on siège, M. le Président, en comité de la Voirie, et le député de Robert-Baldwin a toute la latitude voulue pour poser les questions et c'est le moment de les poser.

M. SEGUIN: Et le ministre doit revenir en Chambre quand même pour le comité plénier, avec ses crédits.

M. LAFONTAINE: Le ministre va répondre, si le député de Robert-Baldwin pose des questions.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Si vous voulez tous admettre qu'il a été de coutume, lors de discussions des commissions de crédits ou comités de crédits, que chaque comité avait droit de se réserver une question, si vous vous entendez avec celui qui défend, au nom de l'Opposition, les crédits du ministère de la Voirie sur un point donné, je n'ai aucune ob-

jection à ce que vous gardiez un point pour débat, c'est une coutume. S'il vous plaît, laissez-moi finir. Alors, si le député de Robert-Baldwin s'entend avec l'honorable député de Drummond, sur un point, on n'a aucune objection, ça se fait dans tous les comités. Maintenant, on ne reprendra pas tout le débat en Chambre, s'il vous plaît.

M. LAFONTAINE: M. le Président, est-ce que j'ai le droit de dire un mot? C'est que, dans le passé, on a formé des comités de crédits pour chacun des ministères pour tenter d'accélérer les travaux de la Chambre.

M. LE PRÉSIDENT: D'accord.

M. LAFONTAINE: S'il faut qu'à chacune des interventions, chaque député ayant des choses personnelles ou des choses publiques ailleurs doit arriver au comité et se réserver des questions, ça veut dire à ce moment-là qu'on approuve le principe que cette discussion que nous faisons ici en comité est inutile et qu'on peut la recommencer en Chambre, principe auquel je m'objecte. C'est une question de principe, tout simplement.

M. SEGUIN: M. le Président, je ne discute pas du tout et je n'argumenterai pas avec le ministre sur ce point-là. Je suis parfaitement d'accord avec l'énoncé ou la politique qu'il veut poursuivre à ce comité-ci comme I n'importe quel autre comité.

Mais je crois tout de même que le comité pourrait me permettre, à l'occasion de la présentation des crédits en comité plénier — ça se fait, c'est une routine — qu'on me réserve le droit de faire des commentaires, si vous voulez, à cette occasion-là, sur le poste 7, article 4, lequel article vous ne toucherez probablement pas cet après-midi.

M. LAFONTAINE: Cela serait si simple — moi, je serais prêt à continuer dix minutes — si le député veut finir la discussion. Parce que si le député, à l'heure actuelle, ne peut pas être présent cet après-midi, qu'est-ce qui lui dit que, lorsqu'il sera en Chambre pour poser sa question, je pourrai, moi, être présent en Chambre?

M. LE PRÉSIDENT: Un instant.

M. SEGUIN: Donnez-moi au moins...

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Drummond, s'il vous plaît.

M. SEGUIN: ... le crédit, M. le Ministre.

M. PINARD: Est-ce que le député de Robert-Baldwin pourrait nous dire combien ça pourrait prendre de temps pour poser la question relative à la protection des passages à niveau? Combien de temps pourra-t-il prendre pour poser la question et recevoir une réponse satisfaisante?

M. SEGUIN: Il y a plusieurs questions. Il y a des renseignements à demander je suis tout à fait prêt à le faire.

M. LOUBIER: Posez-les tout de suite...

M. SEGUIN: Est-ce que vous allez siéger?

M. LOUBIER: On va siéger.

M. LAFONTAINE: On va siéger. Je suis prêt à ne pas aller dîner.

M. PINARD: Est-ce que le député de Robert-Baldwin sera ici cet après-midi? On pourrait peut-être donner la préférence au député de Robert-Baldwin, quand nous reviendrons...

M. SEGUIN: A deux heures trente.

M. PINARD: A deux heures trente.

M. SEGUIN: C'est que je pars pour Edmonton. C'est pour une affaire urgente.

M. LOUBIER: On comprend ça!

M. LAFONTAINE: Mais est-ce que le député ne pourrait pas vider sa question dans dix minutes, tout de suite? Je lui offre ma collaboration.

M. PINARD: Moi, je n'ai pas d'objection à ce qu'on réserve le poste budgétaire en question.

M. SEGUIN: C'est tout ce que je demandais, c'était de réserver cet article-là.

M. LAFONTAINE: Je comprends, mais ce que je veux faire comprendre...

M. SEGUIN: Même en Chambre, si vous voulez enlever la tribune de la presse et couper le journal des Débats ça ne me fait rien. Ce n'est pas pour le journal des Débats que je fais ça.

M. LOUBIER: Cela ne fait rien, c'est que le président a offert de conserver un article pour le débat de la Chambre.

M. LE PRESIDENT: A la condition que vous soyez d'accord avec le leader.

M. LAFONTAINE: M. le Président, je ne voudrais pas recommencer en Chambre. Les comités de crédits ont été formés pour accélérer les travaux de la Chambre.

M. SEGUIN: Ce n'est pas ça que je vous demande.

M. LAFONTAINE: Deuxième des choses, je sais que le député doit s'absenter. D'accord, qu'il s'absente mais je lui donne tout le temps voulu.

M. SEGUIN: Non, vous me dites: Etes-vous capable de le faire dans dix minutes? Je ne sais pas si je peux le faire en dix minutes.

M. LAFONTAINE: Tentons! Cela fait dix minutes que l'on discute sur l'opportunité ou la non-opportunité.

M. SEGUIN: Est-ce que je peux réserver l'article en Chambre?

M. LAFONTAINE: Non.

M. SEGUIN: Un article, M. le Président, dit que la chose est possible.

M. LOUBIER: Cela sera un poste réservé par l'Opposition.

M. PINARD: Il n'y a pas de stipulations, dans les règlements, pour la réservation d'un article ou de plusieurs articles.

M. LE PRESIDENT: Cela, c'est la coutume.

M. LOUBIER: M. le Président, il y a tout de même l'usage.

M. PINARD: Non, non.

M. LOUBIER: Je me souviens que, l'an passé, le leader parlementaire de l'Opposition, le député de Chambly, était descendu ici pour dire justement que l'usage voulait qu'on conserve un article et si des députés qui étaient présents devaient s'absenter.

Moi, j'avais plaidé, à ce moment-là, le contraire et on s'était entendu pour qu'un seul ar-

ticle — mais pas un sous-article — soit retenu pour les débats de la Chambre, mais qu'on voie tous les autres articles en comité. Autrement, ça veut dire que dix débats peuvent prendre naissance sur tout le budget et que la mission des comités avortera à ce moment-là.

M. LAFONTAINE: Disons que je pourrais ajouter, pour le député de Drummond, que n'importe qui prendra comme tactique, de dire: Je dois m'absenter cet après-midi. Est-ce que je peux réserver ceci? Et un autre de dire: Est-ce que je peux réserver ceci? Est-ce que je peux réserver cela? Alors, à ce moment-ci, le travail que nous faisons en comité sera un travail purement inutile.

M. PINARD: Ce n'était pas l'intention.

M. LAFONTAINE: Je pense bien que ce n'était pas l'intention de qui que ce soit. Lorsqu'on a formé ces comités, c'était pour essayer d'accélérer les travaux de la Chambre. Je suis prêt à donner tout le temps voulu au député de Robert-Baldwin. Il a la question, il a ses dossiers, qu'il pose donc la question tout simplement au lieu de discuter pour garder cette question-là en suspens.

M. LE PRESIDENT: Le député de Baldwin est-il d'accord?

M. SEGUIN: Tout de suite?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. SEGUIN: Alors, c'est le poste 7, l'article 4.

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Protection du public aux passages à niveau.

M. SEGUIN: Justement, le budget, cette année, à ce service-là est diminué, ou dans cette section-là, est diminué de \$45,400. A mon avis, M. le Président, il aurait fallu doubler ou tripler le montant de \$5,065,000. Sur les deux lignes de chemin de fer du Pacifique Canadien et du Canadien National, qui sont parallèles dans la section de la région ouest de l'île, il y a quatre passages à niveau, dont un à Montréal-Ouest, sur la rue Westminster; un deuxième est connu comme le passage à niveau des Sources, et le troisième est à Saint-Charles, Beaconsfield, le quatrième à Dorion, rue Saint-Charles. M. le Président, je ne tiens pas à parler pour les bancs.

- M. LAFONTAINE: Non, non, j'écoute.
- M. SEGUIN: Vous avez deux oreilles comme mol et...
- M. LAFONTAINE: J'ai vu que le député de Robert-Baldwin a mentionné qu'il y avait trois passages à niveau...
- M. SEGUIN: Quatre passages à niveau, alors vous n'avez pas bien compris.
- M. LAFONTAINE: Il y en a beaucoup plus que ça dans la province de Québec.
- M. SEGUIN: Il y en a quatre que j'ai mentionnés sur cette ligne-là.
- M. LAFONTAINE: Il y a tout près de 4,000 passages à niveau dans la province de Québec.
- M. LE PRESIDENT: Pour l'information du député de Robert-Baldwin, la tradition veut qu'en comité, les réponses fournies par les officiers des ministères soient toujours imputées au ministre.
- M. SEGUIN: Ce n'est pas un discours, ce sont des notes.
- M. LOUBIER: Copiées?
- M. SEGUIN: Oui, avec d'autres.
- M. LOUBIER: Bon, très bien, lisez.
- M. PINARD: Il faudrait quand même admettre que le député de Baldwin soulève une question d'intérêt public...
- M. LAFONTAINE: Non, non, le comité est très très intéressant.
- M. LE PRESIDENT: Plus intéressant que d'intérêt public.
- M. LAFONTAINE: Mais, le député de Baldwin n'a pas fini de faire son intervention et avant que Je puisse lui répondre, j'aimerais qu'il continue son intervention, ce qui est bien normal.
- M. SEGUIN: C'est parce qu'il y aurait des renseignements que je pourrais fournir et peut-être que le ministre ne sera pas en mesure de me répondre. Je ne l'exigerai pas...
- M. LAFONTAINE: D'accord.
- M. SEGUIN: Son ministère devra peut-être reviser les chiffres que je présenterai pour faire la vérification.
- M. LAFONTAINE: Continuons.
- M. SEGUIN: Je suis convaincu que ça ne se fait pas dans cinq minutes.
- M. LAFONTAINE: Si le député commençait à vouloir étaler son problème. Cela fait au moins vingt minutes qu'il dit qu'il ne peut pas poser son problème.
- M. PINARD: Est-ce que je pourrais demander au Président de laisser toute la latitude au député de Baldwin de poser le problème devant le comité et le ministre se réservera le droit de répondre un peu plus tard.
- M. LAFONTAINE: D'accord. C'est exactement ce que je voulais.
- M. SEGUIN: Parmi les quatre traverses mentionnées, la quatrième est celle de la rue Saint-Charles, dans la ville de Dorion, où l'on sait que dix-neuf écoliers, l'an dernier, ont perdu la vie. Je voudrais signaler au ministre non seulement l'urgence de remédier à ces problèmes mais le retard de plusieurs années sur ces travaux-là.
- Je parlerai d'abord, si vous voulez, de la traverse au niveau des Sources, localisée entre Pointe-Claire et Dorval. Les chiffres que j'apporterai s'appliquent aussi aux traverses à niveau de la montée Saint-Charles à Beaconsfield. Les mêmes chiffres ou à peu près les mêmes mais pour ne pas prolonger le discours, j'éliminerai les calculs et les chiffres qui concernent Saint-Charles pour m'en tenir au passage à niveau des Sources.
- Le mardi, 14 mai 1968, c'est donc tout à fait récent. Les comparaisons que j'ai à fournir sont basées sur les chiffres et les statistiques du gouvernement provincial, de la Voirie, en 1967.
- Alors, je vous donnerai des chiffres plus à jour. Sur une période de douze heures, c'est-à-dire entre sept heures du matin et sept heures du soir, un mardi. Des chiffres obtenus par un relevé, non seulement mécanique mais effectué par des individus qui faisaient le compte pour doubler et vérifier le chiffre. On peut s'imaginer la circulation à cette intersection, puisque la traverse des Sources rencontre la route 220 qui traverse la double voie du Pacifique Canadien et du Canadien National.
- Dans la direction est-nord, c'est-à-dire les

véhicules venant de l'est et tournant vers le nord, durant la période de douze heures, étaient au nombre de 37,000. Venant du nord sur les Sources et tournant du côté est, il y avait 3,580 véhicules. La circulation sur la route 220 à ce moment-là représente approximativement 18,000 véhicules à l'heure. Dans la direction est sur la route 220, il y a approximativement, durant cette période de douze heures, soit de sept heures du matin à sept heures du soir, 12,700 véhicules et dans la direction opposée 10,350, ce qui représente — j'ai sous forme de graphique l'information que je pourrai fournir au ministère, pour tous les tournants — le nombre de véhicules à ce moment-là.

Et Je fournirai, si le ministre le veut, les chiffres officiels de la province auxquels lui-même doit avoir accès.

Je ferai remarquer aussi au ministre, qu'ayant pris les données de ce passage à niveau et de la circulation à cette intersection, le 14 mai, soit un mardi, nous avons voulu aussi faire une comparaison avec le vendredi, que l'on pourrait considérer comme une journée où la circulation serait plus dense. Au lieu de rapporter tous les chiffres, je dirai tout simplement qu'il y a une augmentation approximative de 20% du mardi par rapport au vendredi. Il faut aussi constater qu'à cette traverse à niveau, il y a 124 trains qui passent sur une période de 24 heures. Parmi les 124 trains qui passent là, il y a les rapides, il y a aussi en plus de ça ce qu'on appelle les convois de marchandise rapides, la ligne rapide des convois de marchandise Montréal-Toronto. Il faut tenir compte aussi pour les mois ou les semaines à venir du « jet » qui se rendra à Toronto et qui en reviendra.

Avec le système que nous avons présentement pour contrôler la circulation — il s'agit de barrières — il y a des lignées d'automobiles, de véhicules qui attendent aux heures d'affluence, soit de huit heures à neuf heures et demie le matin et de quatre heures à cinq heures et demie le soir. Il y a des voitures qui attendent sur une distance d'un mille ou un mille et demi dans deux ou trois directions pour prendre le tournant. Le ministère de la Voirie avait prévu en 1965, 1966, 1967 de remédier à la situation aux Sources et à Saint-Charles. L'on proposait la construction d'un tunnel. Nous avons constaté, en regardant les plans et devis du gouvernement, qu'il se poserait peut-être un problème

pour ce tunnel à cause du niveau de l'eau. Vu la distance du fleuve, ces tunnels pourraient courir le danger d'inondation. Le gouvernement ou le ministère de la Voirie, certains fonctionnaires, du moins, au ministère de la Voirie, ont

reconnu ce problème. La ville de Pointe-Claire et la ville de Dorval, de concert avec des ingénieurs-conseils ont fait d'autres études, ont élaboré d'autres plans qui ont été soumis au ministère pour considération. J'ai eu des discussions avec le sous-ministre et d'autres officiers de son ministère et il a reconnu, du moins en principe, que le plan ou la suggestion proposée pour les Sources sauverait à peu près \$1 million sur le coût de construction, plus une diminution du coût de l'expropriation.

Alors, nous avons pensé contribuer de cette façon-là, à aider à la voirie à remédier au problème le plus tôt possible. Quant à la montée Saint-Charles, depuis deux ans déjà ou un an et demi, tout est prêt. On me dit que les plans sont prêts, la ville est prête à faire sa contribution, à faire sa part, de même que Dorval et Pointe-Claire. Les chemins de fer du Canadien National et du Pacifique Canadien sont consentants. La Commission des Transports reconnaît la situation dangereuse qui existe

à cet endroit-là et encore cette

pas comment il sera possible au gouvernement d'apporter des améliorations ou de faire des changements à cette intersection. J'ai cherché, j'ai fait des demandes à maints endroits pour trouver d'autres endroits dans la province de Québec où il y aurait plus d'urgence — parce qu'il faut combiner à cette intersection-là non seulement la circulation de Devin, mais la circulation qui existe sur Saint-Charles et sur les Sources, ces deux rues-là desservant un secteur industriel très actif. En plus de ça, les Sources fournissent un lien entre la route transcanadienne et l'aéroport de Dorval. Lorsqu'il s'agit de départs et d'arrivées d'avions, les gens ne peuvent pas se payer le luxe d'attendre une demi-heure ou trois quarts d'heure, parce que sans ça ils vont manquer l'avion.

Je suggère au ministre de consulter son service de génie et les autres officiers de son ministère qui sont totalement au courant de la situation, et de bien vouloir demander soit un budget supplémentaire, soit des changements, si vous voulez, en d'autres endroits dans le budget, afin de pouvoir poursuivre les travaux à cet endroit-là ou ces endroits-là dès cette année. Nous étions d'accord en 1966 pour le remettre à cause de l'expo qui s'en venait en 1967, il ne fallait pas que ça soit bouleversé par les travaux de construction. L'expo est terminée. Je pense qu'il n'y a pas un moment à perdre, il faut dès aujourd'hui attaquer ce sujet-là, ce problème-là. Quant à la ville de Pointe-Claire, quant à la ville de Beaconsfield et ce que les municipalités doivent payer, il n'y a aucun problème. Les fonds sont disponibles, les

expropriations nécessaires sont faites, les voies d'approche sont coordonnées avec la coopération de la voirie. Je demande tout simplement au ministre, puisqu'il a \$5 millions à dépenser dans la province pour des passages à niveau, s'il y a un seul endroit où l'on rencontre cette même combinaison de circulation intense, sans compter que nous parlons d'un milieu ou d'un centre ou d'un secteur urbain, un centre qui contribue aux coffres de la province à cause des taxes qui sont payées, à cause du nombre de la population et des revenus que possèdent les gens. Je pense qu'en toute justice, le ministre doit donner beaucoup plus de considération qu'il n'en donne présentement à ce problème. J'arrête à ce moment-ci, parce qu'il y a d'autres commentaires et puis je ne veux pas faire retarder les travaux.

M. LAFONTAINE: Continuez!

M. SEGUIN: Si le ministre est prêt, à ce moment-ci, à faire une déclaration à l'effet que, dès cette année, les travaux se feront à Saint-Charles et aux Sources, la discussion sera close et certainement ça ne reviendra pas en Chambre.

M. LAFONTAINE: Disons que les propos tenus par le député de Robert-Baldwin sont très intéressants. Le député de Robert-Baldwin doit tout de même savoir que le problème qu'il soulève n'est pas nouveau. Il date d'au moins 1950, de près de vingt ans.

M. SEGUIN: De l'année 62/63.

M. LAFONTAINE: Ce problème, comme dit l'ingénieur en chef, M. Branchaud, qui est derrière moi, est soulevé depuis environ vingt ans, depuis 50/51. Le coût total estimé pour la montée des Sources et la rue Saint-Charles, se totalise, pour chacun des projets, entre \$2 et \$3 millions. Le député dit que les villes sont prêtes à faire leur quote-part. Le député de Robert-Baldwin doit savoir que la quote-part des villes, dans l'élimination de ces passages à niveau, sera extrêmement minime en regard des dépenses que ces travaux entraîneraient. Les contributions des villes se totaliseraient à quelques centaines de milliers de dollars, sur des déboursés de l'ordre de \$5 à \$6 millions. Maintenant, le député de Robert-Baldwin demande que je lui fasse une déclaration, tout de suite, au sujet de l'élimination de ces deux passages à niveau, qui coûterait plus que le budget que je demande de me faire voter cette année. Maintenant, c'est évident qu'il y a eu urgence dans le

coin mentionné par le député. Tout le monde l'admet. Ce sont peut-être même les pires passages à niveau du Canada. Je suis prêt à l'admettre. Par contre, il faut que le député admette aussi que, dans la province, il y a environ 4,000 passages à niveau et que les besoins sont immenses.

M. SEGUIN: Je parle au niveau prioritaire.

M. LAFONTAINE: Si à ce moment-là c'est prioritaire, nous allons dépenser tout le budget que je demande de voter cette année dans le comté de Robert-Baldwin et nous allons oublier le reste du Québec et dire qu'il y a un comté qui existe, le comté de Robert-Baldwin. Présentement, à cause des disponibilités budgétaires mises à la disposition du ministre de la Voirie, comme les disponibilités budgétaires qui étaient émises dans le temps de l'ancien ministre de la Voirie, je me vois obligé de faire un genre de péréquation et d'autoriser la construction, dans le comté de Bonaventure, d'un viaduc qui va coûter \$550,000. Dans le comté de Chauveau, un autre qui va coûter \$260,000. Dans un autre, \$22,000. Dans le comté de Fabre, le boulevard Saint-Martin, qui est un carrefour très achalandé aussi, \$500,000. C'est évident que, partout dans la province, des 4,000 passages à niveau, ce serait souhaitable et désirable qu'on en fasse des voies étagées. Mais je pense que, les budgets étant restreints comme ils le sont, comme ils l'ont été dans le passé, le député comprendra qu'il y a déjà eu des gestes positifs de posés parce que les études sont déjà commencées, mais je demanderais au député de ne pas exiger que le ministère de la Voirie place tout son budget réservé à l'élimination des passages à niveau, pour simplement deux passages à niveau à travers la province.

M. SEGUIN: Je ne porte aucune accusation contre le ministre de la Voirie. Je lui demanderais tout de même d'appuyer ce qu'il vient de dire au sujet des autres comtés par des chiffres de circulation officiels, le nombre de personnes, de véhicules qui passent ou qui se servent de ces endroits et s'ils sont supérieurs aux chiffres...

M. LAFONTAINE: M. le Président, si c'était là le critère du ministère de la Voirie pour faire des travaux, cela voudrait dire qu'on ne ferait plus de voirie à travers la province, qu'on oublierait Québec et qu'on construirait des voies rapides simplement dans le centre de Montréal, ce que je ne suis pas prêt à accepter.

Je pense que la transcanadienne bâtie dans

le comté de Drummond ne porte pas le nombre de véhicules par jour que portent ces passages à niveau.

Et pourtant, elle est utile à l'économie de la province, elle était nécessaire et essentielle et je félicite le député de Drummond d'avoir autorisé, à ce moment-là, la construction de cette route.

M. SEGUIN: Je voudrais tout simplement mentionner.

M. LOUBIER: Ce que vous dites est très difficile à avaler.

M. PINARD: C'est un bien mauvais système.

M. SEGUIN: C'est très difficile à avaler, quand on voit, par exemple, \$16 millions aux Affaires culturelles et qu'on voit \$17 millions au Tourisme; quand on parle de l'aide à l'étranger et quand on parle de millions au service de l'information.

M. LAFONTAINE: M. le Président, si le député veut garder...

M. SEGUIN: Ici, il s'agit de personnes et d'individus qui risquent leur vie tous les jours I ces passages à niveau. Et là, vous vous basez sur une répartition qui, à mon avis n'est absolument pas acceptable.

M. LAFONTAINE: Je pense bien que tous les accidents mortels qui arrivent dans la province ne surviennent pas simplement aux passages à niveau de la montée Saint-Charles ou de la montée des Sources. Des mortalités, à travers la province, il s'en produit pratiquement à tous les passages à niveau. Et je ne crois pas qu'aucun député ait eu l'audace, dans le passé, de blâmer quelque ministre de la Voirie que ce soit, de mortalités arrivées à des passages à niveau. Dans le temps que le député de Drummond était ministre de la Voirie, il y a eu, dans la province, des morts imputables à des passages à niveau, et personne, dans la province de Québec, n'a eu le culot, la mesquinerie, d'accuser le député de Drummond de la responsabilité de ces morts.

M. SEGUIN: Je ne demanderai même pas de retirer les paroles de « mesquinerie », parce qu'il ne s'agit pas de mesquinerie, il s'agit de vies humaines.

M. LAFONTAINE: Non, parce que le député de Drummond les a déjà employées I l'endroit de celui qui vous parle, en 1964, et je ne lui ai pas demandé de retirer ses paroles.

M. SEGUIN: Je n'ai pas employé la mesquinerie de ce côté-là.

M. LAFONTAINE: Non, mais quand le député de Baldwin dit: J'attends le premier mort! On dirait qu'il souhaite même un accident mortel, pour être capable d'accuser le ministre de la Voirie!

M. SEGUIN: Il s'en est tué 19, l'an passé.

M. LOUBIER: Et combien dans la province?

M. SEGUIN: Ne me demandez pas les chiffres pour la province.

M. LAFONTAINE: Alors, à ce moment-là, je prends le raisonnement du député de Baldwin. S'il s'en est tué 19 l'an passé, à Dorion, savez-vous que vous êtes en train d'accuser votre collègue, le député de Drummond, de ne pas avoir fait le passage à niveau avant 1967.

M. SEGUIN: Quand on parle...

M. LAFONTAINE: Vous êtes en train d'accuser tous les anciens ministres de la Voirie.

M. LOUBIER: Il était indépendant, il n'était pas libéral!

M. SEGUIN: Lorsque le ministre parle de chiffres de 1960, il faut admettre immédiatement que ces chiffres-là ne se comparent pas du tout aux exercices 67/68, 68/69. Vérifiez le nombre de véhicules, vérifiez l'augmentation de la population, vérifiez le transport qui se fait et vous allez voir que les deux conditions n'existent pas. Ce qui existe aujourd'hui n'existait certainement pas en 1960, ni en 1952 ou 1953, comme vous l'avez mentionné avant.

M. LAFONTAINE: L'ingénieur en chef, qui est un ingénieur responsable, qui est au ministère de la Voirie depuis longtemps, m'a dit, tout à l'heure, que depuis 1950, il est question de bâtir ces passages à niveau, à la montée des Sources et la montée Saint-Charles.

M. SEGUIN: Oui.

M. LAFONTAINE: Alors, je ne demanderai pas au député de Baldwin de dire que je ne suis pas un menteur, mais il vient d'affirmer que je suis un menteur, quand j'ai simplement pris la parole de l'ingénieur en chef, qui est là depuis de nombreuses années. Il était ingénieur en chef du temps de l'ancien ministre de la Voirie et il est encore ingénieur en chef de mon temps.

Alors, que le député de Baldwin ne mette pas en doute les paroles que je lui ai dites et qui m'étaient soufflées par l'ingénieur en chef du ministère de la Voirie. Le problème existe au ministère de la Voirie depuis 50 / 51. Je reconnais l'urgence du problème, comme partout ailleurs, mais le député de Baldwin devrait comprendre qu'il va être complètement impossible pour le ministre de la Voirie de construire ces deux passages à niveau, quand le coût de ces deux seuls passages à niveau dépasse le budget que je demande à la Chambre de me voter pour tous les passages à niveau à la grandeur de la province, cela à compter de celui de Dorion, où il y a eu 19 morts.

Par contre, je dois dire au député de Robert-Baldwin que des études ont été entreprises sur la question de Dorion...

M. SEGUIN: M. le Président, nous étudions depuis des années. Quand va-t-on être diplômé?

M. LAFONTAINE: Pourquoi n'avez-vous pas dit ça à l'ancien ministre de la Voirie?

M. SEGUIN: Je l'ai dit dans le temps.

M. LAFONTAINE: Vous l'avez dit dans le temps, mais vous n'avez pas mis autant d'emphase aux paroles que vous disiez à ce moment-là.

M. SEGUIN: Absolument. Il y a eu une délégation...

M. LAFONTAINE: Vous êtes parti...

M. SEGUIN: ... le député de Drummond, lorsqu'il était ministre de la Voirie, a reçu des délégations, a reçu les mêmes commentaires. Excepté que les chiffres, à ce moment-là, étaient beaucoup moindres qu'ils le sont aujourd'hui.

M. LAFONTAINE: Vous avez fait des pressions sur l'ancien ministre de la Voirie et il ne vous a pas écouté?

M. SEGUIN: Absolument. Il ne nous a pas écoutés.

M. LAFONTAINE: Et malgré cela, vous vous êtes présenté dans le parti libéral. Je ne vous comprends pas!

M. SEGUIN: Demandez à M. Branchaud.

M. LOUBIER: Il était indépendant.

M. LAFONTAINE: Ah! c'est vrai. Il était indépendant dans le temps. Alors, à ce moment-là, si le député de Robert-Baldwin a fait des pressions sur l'ancien ministre de la Voirie, s'il n'a pas obtenu ce qu'il a demandé, qu'il ne me tienne pas présentement responsable des morts à venir sur ces traverses à niveau. A ce moment-là, il faudrait qu'il tienne conjointement responsables l'ancien ministre et le ministre actuel, s'il veut être juste dans son argumentation.

M. SEGUIN: Je dois parler au ministre actuel et non pas au ministre du passé.

M. LAFONTAINE: Ah, bon! Vous êtes un autre à regarder vers l'avenir. Cela aide toujours.

M. SEGUIN: Jusqu'à maintenant, j'ai tout fait, M. le Ministre, pour empêcher un soulèvement public, pour empêcher une mauvaise publicité dans les journaux.

M. LAFONTAINE: C'est pour ça qu'on entend parler à peu près tous les jours. Les articles de journaux s'écrivent continuellement.

M. SEGUIN: Vous n'entendez pas à 2% de ce que cela pourrait être...

M. LAFONTAINE: Cela n'est pas écrit dans votre bureau toujours et transmis aux journaux après?

M. PINARD: M. le Président, je pense que le député de Robert-Baldwin n'a tenté en aucune façon ni à aucun moment de politiser le problème et de le soulever devant le comité.

M. SEGUIN: Non.

M. PINARD: Je pense que cela est vrai...

M. LAFONTAINE: Il me tient simplement responsable des morts survenues à ces passages à niveau.

M. PINARD: M. le Président, qu'on ne me coupe pas la parole quand elle m'est accordée pour que je puisse m'en servir! Je crois que c'est vrai ce qu'a affirmé tantôt le député de Baldwin. Il a fait des revendications au ministre de la Voirie durant la période de 1963 à 1966, je crois. Cela est vrai qu'il y avait des raisons d'ordre budgétaire pour justifier, non pas le refus du ministère à s'occuper du problème soulevé par le maire de Pointe-Claire mais pour lui expliquer pourquoi ce n'était pas possible d'agir aussi rapidement qu'il le demandait.

Il l'a expliqué lui-même tantôt avec beaucoup d'honnêteté. Cependant, je me demande s'il n'y a pas possibilité d'attirer davantage l'attention des autorités fédérales, surtout de la Commission des chemins de fer et de la Caisse des passages à niveau pour peut-être sensibiliser davantage les autorités fédérales de façon à permettre que le gouvernement puisse agir rapidement. Je me demande s'il n'y aurait pas moyen de reviser le partage des coûts...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: ... payables par le gouvernement provincial, d'une part, et par les gouvernements municipaux, d'autre part, et aussi par la Caisse des passages à niveau ou par le ministère des Transports et Communications.

Alors je crois qu'il s'agit d'une responsabilité au moins mixte. Elle est peut-être même tripartite. Le maire de Pointe-Claire, qui est député de Robert-Baldwin, dit: Ma municipalité et les autres qui m'entourent sont prêtes à partager le coût de construction. C'est une chose à négocier. Je crois que c'est négociable aussi. Je pense que l'expérience nous a prouvé — du moins quand j'étais ministre de la Voirie — qu'il s'écoule beaucoup trop de temps entre le moment où une requête pour l'élimination d'un passage à niveau, pour la construction de voies élevées, est faite aux autorités fédérales et le moment où l'enquête est faite, où les auditions sont faites et le moment où la décision est prise. Je crois que tout le malaise est là.

Je me souviens de requêtes qui me sont arrivées au ministère, il y a trois ans, quatre ans, et qui finalement ont reçu une réponse seulement au bout de trois, quatre et cinq ans, alors que le ministère de la Voirie, chaque année, essayait d'avoir une décision favorable en faveur du projet qui était soumis. C'est peut-être là, l'anomalie.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond...

M. PINARD: Le ministre pourrait peut-être expliquer au député de Baldwin plutôt que de répondre de façon partisane.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond a absolument raison. Si j'ai répondu d'une façon partisane, je retire mes paroles partisanses mais je n'aime pas me faire accuser de meurtrier par quelque député que ce soit. Mais je dois dire ceci. J'ai écrit à M. Pickersgill, lorsqu'il était ministre des Transports à Ottawa, lui demandant de reviser la politique d'Ottawa en regard de l'élimination des passages à ni-

veau. M. Pickersgill m'a répondu à ce moment-là: Nous prenons votre demande en considération et avant longtemps, nous vous répondrons. Mais entre-temps, M. Pickersgill a été nommé président de la Commission fédérale des Transports et là, toute communication entre lui et moi-même, à ce moment-là, a pris fin.

Mais je sais qu'à l'heure actuelle, au niveau des fonctionnaires, des transactions se continuent avec le gouvernement fédéral. Mais, pour le bénéfice du député de Robert-Baldwin, je lui dirai que M. Fortier, avocat de la Commission des Transports du Canada, a affirmé qu'il en coûterait à l'heure actuelle, \$10,075,000,000 pour éliminer, au moyen de croisements de voies superposées, c'est-à-dire par des viaducs ou des tunnels, les 31,000 passages à niveau du Canada.

C'est un problème que le gouvernement fédéral doit subir. Evidemment, le gouvernement fédéral, lorsqu'il transige avec les provinces, pense à ses \$10,075,000,000. Il y pense et c'est là qu'il réserve. Maintenant le gouvernement fédéral est limité dans son action. Je pense que la subvention est de \$500,000 par passage à niveau. Alors, c'est une contribution qui est dérisoire, lorsqu'il s'agit de passages à niveau qui coûtent \$3 millions. A ce moment-là, c'est la province de Québec qui en supporte entièrement le coût. C'est un problème à ce moment-là, qui est municipal, fédéral et provincial. Et le gouvernement provincial va supporter \$4,900,000 dans une dépense, disons, de \$6 millions. Je pense qu'il y a évidemment un travail à faire là. Le travail est commencé. Par contre, je comprends aussi, les problèmes du gouvernement fédéral quand on dit \$10,075,000,000 pour les 31,000 passages à niveau à travers tout le Canada. C'est évident, le problème est crucial. Disons que je serais l'homme le plus heureux aujourd'hui de dire au député de Robert-Baldwin: Oui, M. le député, nous allons le faire dans votre comté. J'aimerais demain matin avoir tous les chemins pavés dans la province. J'aimerais avoir tous les passages à niveau éliminés. Mais on sait que c'est physiquement impossible. C'est financièrement impossible. Les projets qui ont été soulevés par le député de Robert-Baldwin ne sont pas mis aux oubliettes. Je pourrais même lui dire, lui affirmer que dans mon budget, je l'ai demandé au conseil de la Trésorerie, mais à cause de difficultés budgétaires, le conseil de la Trésorerie l'a coupé. C'est parce qu'on est limité dans nos moyens financiers, mais je dois lui dire aussi que ce n'est pas un problème nouveau. Il date de 1950. Il pourrit d'année en année.

M. SEGUIN: D'accord.

M. LAFONTAINE: D'accord, mais si le député veut me faire un chèque, je suis bien prêt à commencer les travaux. Je ne suis tout de même pas pour commencer à payer ce projet avec mon argent personnel.

M. SEGUIN: De toute façon, je voudrais faire une mise au point. Parce que tout à l'heure, le ministre a semblé penser que je l'accusais de meurtre ou autre chose. Non, c'est que je n'ai pas terminé ce que j'allais dire.

C'est qu'à ces passages-là, à cause des services d'ambulance, de police, de feu, tous ces services-là...

M. LAFONTAINE: Les services publics.

M. SEGUIN: Ce sont les seuls moyens d'accès entre le nord et le sud.

M. LAFONTAINE: Admis.

M. SEGUIN: Alors, si par exemple, il arrive à cause du fait que l'on remet, que l'on ne complète pas, ces travaux absolument essentiels, urgents, prioritaires...

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas dit au député que l'on ne les ferait pas.

M. SEGUIN: Bien oui, mais...

M. LAFONTAINE: J'ai dit que ce n'est pas prévu sur le budget de cette année.

M. SEGUIN: Alors, seriez-vous prêt...

M. LAFONTAINE: Cela va être prévu sur le budget de l'an prochain.

M. SEGUIN: Pouvez-vous apporter un budget supplémentaire cette année?

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas moi qui décide pour les finances.

M. SEGUIN: Pour au moins commencer les travaux.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas le ministre de la Voirie qui décide de l'usage des finances de la province de Québec.

M. SEGUIN: Pouvez-vous en faire la demande?

M. LAFONTAINE: C'est le conseil du budget qui décide.

M. SEGUIN: Pouvez-vous en faire la demande?

M. LAFONTAINE: La demande a été faite. J'affirme au député que la demande a été faite pour commencer les travaux.

M. SEGUIN: Pourriez-vous répéter la demande?

M. LAFONTAINE: Mais oui, je la répète.

M. SEGUIN: Et la répéter tant que l'on n'aura rien reçu.

M. LAFONTAINE: Je lui ai dit tout à l'heure que je comprends le problème. Mais ce que je n'aime pas de l'attitude du député tout à l'heure, c'est de me faire...

M. SEGUIN: Non, non, parlons pas...

M. LAFONTAINE: ... accuser de meurtre parce qu'il peut y avoir de nouveau un accident important.

M. SEGUIN: C'est l'interprétation que le ministre apporte à la chose alors...

M. LAFONTAINE: Bien, c'est ce que j'ai conclu.

M. SEGUIN: ... je ne me souviens pas si j'ai dit meurtrier ou non.

M. LAFONTAINE: Hier soir, je me suis fait accuser d'être responsable de...

M. LE PRESIDENT: On ne reprendra pas le débat.

M. LAFONTAINE: ... d'accidents aux Îles-de-la-Madeleine. Je n'ai pas l'intention d'être accusé, encore aujourd'hui, d'être responsable de tous les accidents de la province.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Le comité suspend...

M. LOUBIER: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: Je voudrais que le député comprenne que je fais tout mon possible, que les plans sont en préparation. Quant au passa-

ge à niveau de Dorion, les ingénieurs du ministère sont en train de l'étudier, même si le député n'aime pas les études, comme il le disait tout à l'heure. Les études n'étaient pas faites dans le cas de Dorion, M. le Président.

M. SEGUIN: Les commentaires ne s'adressent pas seulement au ministère de la Voirie, ils touchent beaucoup d'autres domaines.

M. LAFONTAINE: Ah, bon!

M. LOUBIER: M. le Président, si vous me permettez avant l'ajournement, de demander au député de Drummond d'informer le chef de l'Opposition, le député de Louis-Hébert, que s'il veut avoir au comité, réponse à sa question d'hier concernant M. Oscar Borgia, nous avons tous les documents lui donnant les raisons, le dossier de M. Borgia, comment il a été engagé et comment il a été mis à pied et de quelle façon l'enquête se déroule actuellement.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Le comité ajourne à deux heures trente.

Reprise de la séance à 14 h 47

M. ROY (président): A l'ordre! messieurs.

Poste budgétaire no 3: Entretien des ponts et construction de ponts semi-permanents. Article 1: Traitements.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait me dire quel est le personnel affecté au service d'entretien des ponts et de construction des ponts semi-permanents? Est-ce le personnel qui était affecté autrefois au service des ponts et structures du ministère de la Voirie, ou le service est-il maintenant constitué de ceux qui ont été permutés des Travaux publics au ministère de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Des Travaux publics.

M. PINARD: Alors qu'arrive-t-il au personnel qui était autrefois affecté au service des ponts et structures du ministère de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député veut que je lui donne la structure? C'est qu'on tente présentement de faire...

M. PINARD: On demande, au poste « traitements » une somme de \$500,000. Alors, je voudrais savoir combien il y aura de fonctionnaires affectés au service de l'entretien et de la construction des ponts, qui seront payés à même cet article budgétaire.

Je vais poser ma question autrement, ce sera peut-être plus facile. Avant l'intégration du service des ponts au ministère de la Voirie, combien de fonctionnaires étaient-ils affectés au service des ponts et structures au ministère de la Voirie, sous la direction de M. Désy, à l'époque? Alors, on verra combien de personnes ont été permutées dans son service.

M. LAFONTAINE: Soixante-dix.

M. PINARD: Alors, c'était le personnel qui était au service des structures et ponts de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Cela variait entre 63 et 70, suivant les périodes...

M. PINARD: Avant l'intégration.

M. LAFONTAINE: Avant l'intégration. Cela, c'était pour les structures du ministère de la Voirie.

M. PINARD: Est-ce que le même personnel est en place, en ce moment?

M. LAFONTAINE: Le personnel de la Voirie est demeuré à la Voirie.

M. PINARD: Depuis l'intégration, est-ce qu'il y a eu augmentation du personnel vu qu'il y a eu des fonctionnaires autrefois attachés au service des ponts et de la construction de ponts semi-permanents des Travaux publics, qui sont maintenant intégrés dans les structures du ministère de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Soixante-trois ingénieurs.

M. PINARD: Alors, cela reste le même nombre?

M. LAFONTAINE: Oui. Il y a 254 personnes des Travaux publics qui ont été mutées à la Voirie, dont 63 ingénieurs. Maintenant, dans l'intégration, nous tentons de placer les ingénieurs des Travaux publics dans la même ligne d'autorité que les ingénieurs du ministère de la Voirie. Alors disons que le chef du service des ponts, des structures est M. Désy. Par contre, il y a un ingénieur régional qui dépend aussi de M. Désy, du côté du pont, mais qui est attaché à l'ingénieur régional de voirie. Il y a un ingénieur de district pour les districts qui vient des ponts, qui dépend de M. Désy mais qui est attaché au district, à chacun des districts de la province. Autrement dit, nous tentons d'intégrer les deux structures. Cela n'est pas facile. Mais c'est le même personnel qui est parti du service des ponts et qui est venu au ministère de la Voirie.

Maintenant, en confiant l'entretien des ponts aux divisionnaires, aux différentes divisions, cela permet de soulager certain personnel technique et de l'affecter à d'autres tâches. C'est là qu'est le bénéfice de l'intégration, la base même de la division, pour commencer.

M. PINARD: Ce que je veux dire, ma question est assez simple en somme. Avant l'intégration du personnel des Travaux publics, qui était qualifié en construction et en réfection de ponts semi-permanents et à l'entretien, avant que ces personnes-là ne soient intégrées à la Voirie, il existait déjà dans l'intégration un service des ponts et structures au ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Il existe encore.

M. PINARD: Il y avait un ingénieur en chef du service qui est M. Désy, mais il y avait également d'autres ingénieurs qui étaient sous ses ordres. Ces ingénieurs ont-ils conservé les mêmes fonctions, depuis l'intégration, ou

ont-ils été envoyés dans d'autres secteurs qui sont, disons, plus spécialisés du côté routier?

M. LAFONTAINE: Bien, le service des immeubles a été transféré au ministère des Travaux publics, parce qu'il s'occupait d'immeubles. Le ministère de la Voirie ne s'occupe plus d'immeubles.

Auparavant, le ministère de la Voirie construisait ses propres immeubles. Je pense bien que le député se souvient quand j'ai déclaré à un moment donné: Il faudrait faire des Travaux publics un véritable ministère des Edifices publics et du ministère de la Voirie, un véritable ministère des Ponts et Chaussées.

Alors, M. Désy, qui appartenait à ce service-là, a été transféré au ministère des Travaux publics et nous avons gardé ceux qui s'occupaient de ponts et de structures au ministère de la Voirie, et ajouté des gens qui nous sont venus des Travaux publics.

Maintenant, est-ce qu'ils ont tous gardé le même travail? Disons que M. Martin est devenu conseiller technique auprès de l'ingénieur en chef; M. Gilbert est devenu l'adjoint du directeur général adjoint. Il y a eu en même temps l'intégration des cadres qui s'est faite. Mais disons que dans une proposition de 99% que c'est exactement le même personnel à peu près avec les mêmes attributions qu'il avait auparavant. Par contre, où l'on commencera à épargner un peu, ce sera sur l'entretien des ponts semi-permanents construits par les divisions. Cela va être le premier bénéfice qu'on va toucher. Mais grosso modo, sur toute la ligne, c'est un peu la même chose...

M. PINARD: Mais en somme,...

M. LAFONTAINE: ... mais reliée à l'ingénieur régional, à l'ingénieur de district et à l'ingénieur de division.

M. PINARD: Est-ce que tous ceux qui composaient le personnel du service des ponts et de la construction des ponts semi-permanents et de l'entretien et qui étaient attachés aux Travaux publics autrefois vont accepter d'être intégrés à la nouvelle structure du ministère de la Voirie, ou si pour des raisons personnelles ils ont décidé d'aller dans l'entreprise privée ou ailleurs?

M. LAFONTAINE: Il n'y a pas eu de départ, je ne crois pas, ils sont tous restés.

M. PINARD: Alors,...

M. LAFONTAINE: Il y a M. Dumont qui est resté aux Travaux publics parce qu'on l'a demandé, il faisait les deux ouvrages, les ponts et édifices, et il est resté pour les édifices des Travaux publics. Mais ce n'est pas un départ de la Voirie.

M. PINARD: Bon, il est parti du personnel des Travaux publics pour aller dans les structures du ministère de la Voirie. Il en est parti combien du ministère de la Voirie pour aller dans les structures du ministère des Travaux publics?

M. LAFONTAINE: Aucun ingénieur.

M. PINARD: Vingt-six, quelqu'un me répond 26?

M. LAFONTAINE: 37 personnes qui s'occupaient d'immeubles au ministère de la Voirie ont été transférées au ministère des Travaux publics. Il n'y a pas eu d'ingénieur.

M. PINARD: Combien qui sont partis des Travaux publics pour s'en aller à la Voirie?

M. LAFONTAINE: Il y en a eu 254.

M. PINARD: Alors, l'intégration date de quand? Est-ce que l'intégration et le paiement de ces nouveaux fonctionnaires à la Voirie, figure au budget de cette année ou si l'opération a commencé l'année dernière?

M. LAFONTAINE: Cela commence cette année.

M. PINARD: Comment le ministre peut-il expliquer la diminution dans le montant total des salaires puisqu'il a quand même acquis un personnel supérieur?

M. LAFONTAINE: Ces chiffres de 67/68 sont ceux de la comptabilité tenue par le comptable des Travaux publics, parce que les budgets avaient été votés au ministère des Travaux publics. Mais, quand on a fait les comptes cette année, pour une comparaison valable pour ceux qui voulaient étudier leurs crédits, ce qui était imputé au ministère de la Voirie à cause de la loi qui avait été passée, a été ajouté aux chiffres qui sont là. Ce qui fait le chiffre comparatif, le député peut vérifier \$500,000 à \$584,700, qui à ce moment-là comprenait le personnel qui travaillait aux Travaux publics.

M. LOUBIER: Adopté?

M. PINARD: Alors, adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 1, adopté. Salaires, article 2?

M. PINARD: Alors, quelle différence le ministre fait-il entre le mot « traitements » et le mot « salaires » ? J'imagine que le mot « traitements » s'applique au paiement des fonctionnaires supérieurs du service.

M. LAFONTAINE: Les traitements, ceux qui relèvent de la Fonction publique; les salaires, ceux qui ne relèvent pas de la Fonction publique, c'est-à-dire les ouvriers.

M. PINARD: Alors, le mot « salaires » s'applique au paiement du personnel ouvrier?

M. LAFONTAINE: C'est la même chose que dans votre temps. Je me souviens d'avoir déjà posé la question au député de Drummond. Il m'avait répondu dans le même sens que je lui réponds aujourd'hui.

M. PINARD: Alors, je voulais savoir si le ministre avait conservé les mêmes significations.

M. LAFONTAINE: Disons que c'est une définition donnée par le ministère des Finances.

M. PINARD: Je ne sais pas mais avec les changements d'hommes il y a changements de langage.

M. LE PRESIDENT: Alors, deux, adopté. Trois: Frais de voyage.

M. PINARD: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Quatre: Service contractuels; achat de matériaux, achat, loyer et transport d'outillage. Adopté?

M. PINARD: Non. Comme il s'agit maintenant d'un service relativement nouveau à la Voirie, est-ce que le ministre pourrait me donner des explications sur les dépenses envisagées à ce poste budgétaire?

M. LAFONTAINE: Je peux peut-être vous donner la liste des ponts. Elle est bien longue, par exemple.

M. PINARD: Il s'agit de ponts semi-permanents?

M. LAFONTAINE: C'est ça. En Abitibi-Est, il y a le canton Barraute (3); canton Béarn, canton Cadillac...

M. PINARD: Quel est en général le minimum et le maximum des dépenses qui se rapportent à un pont semi-permanent?

M. LAFONTAINE: La première colonne, la construction, \$23,000; \$25,000; \$25,000; \$25,000; \$25,000; \$25,000; \$20,000. Réparation; \$3,000, \$2,000; \$3,000; \$3,000; \$2,500; \$3,000; \$2,000; \$3,000; \$3,000; \$2,500; \$3,000; \$5,000; \$3,500; Cela continue ici. Construction: \$75,000; \$22,000; \$28,000; \$29,000; \$22,000; \$35,000.

M. PINARD: Quand le montant dépasse une dépense de \$5,000, est-ce que le ministre demande des soumissions publiques?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Est-ce que le ministre peut me dire combien il y a eu de demandes de soumissions publiques à ce chapitre-là? Dans la Loi des Travaux publics, les demandes de soumissions publiques étaient obligatoires. Alors, est-ce que la demande des soumissions publiques reste obligatoire maintenant que le service est passé à la Voirie?

M. LAFONTAINE: Aux Travaux publics, on pouvait négocier d'après les arrêtés ministériels qui étaient en vigueur le 5 juin 1966, des ponts de moins de \$25,000, mais que l'arrêté ministériel qui gouvernait les travaux de Voirie, c'est en bas de \$5,000. Les ponts ayant été intégrés au ministère de la Voirie, au lieu de négocier \$25,000 et moins, les ponts sont négociés \$5,000 et moins. On a placé les Travaux publics sur le même pied que la Voirie.

M. PINARD: Vous prenez le même barème que pour l'adjudication des contrats des travaux routiers. Ce qui veut dire que chaque fois que vous projetterez de construire un pont semi-permanent pour un montant dépassant \$5,000, il y aura nécessairement demandes de soumissions publiques.

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. PINARD: Publiées dans les journaux? Est-ce que, jusqu'à aujourd'hui, il y a eu des demandes de soumissions publiques publiées dans les journaux pour la construction de ponts semi-permanents?

M. LAFONTAINE: On va avoir avant longtemps le pont Papineau.

M. PINARD: Ce ne sera pas un pont semi-permanent, ce sera un pont permanent.

M. LAFONTAINE: Je comprends que présentement on parle de l'entretien.

M. PINARD: C'est l'entretien des ponts et la construction de ponts semi-permanents. Pour l'entretien, j'imagine que le ministre ne demande pas de soumissions publiques. Cela se fait par le personnel du ministère, avec l'équipement du ministère.

M. LAFONTAINE: Mais on étudie en même temps et l'entretien et la construction présentement.

Ah bon! on me dit que, depuis le 1er avril, on a retenu toutes les demandes de soumissions pour les ponts semi-permanents, parce qu'on se servait à ce moment-là, des formules de soumissions venant des Travaux publics et qu'on veut intégrer la formule à une formule du ministère de la Voirie pour un devis complet. On me dit que le ministère l'a eu, le nouveau devis accordé.

M. PINARD: Qu'est-ce que ça signifie? C'est qu'il y aura obligatoirement demande de soumissions, pour une dépense supérieure à \$5,000?

M. LAFONTAINE: Ah, oui! du moment que c'est pour la construction d'un pont de plus de \$5,000, inévitablement, il y aura demande de soumissions publiques à moins que l'arrêté ministériel ne soit changé. Mais, à l'heure actuelle, c'est l'arrêté ministériel qui gouverne le ministère de la Voirie. Le même arrêté que l'ancien ministre a fait passer.

M. PINARD: Pour l'information des députés, est-ce que le ministre pourrait dire la signification d'un pont semi-permanent? Est-ce qu'il s'agit de matériaux moins durables que ceux...

M. LAFONTAINE: C'est un pont qui est fait avec des culées de bois criblé, avec de la pierre dedans, ce qu'on appelle des ponts blancs, avec des lambourdes d'acier, un pontage en bois et des garde-fous en bois tandis que le pont permanent est fait en béton.

M. LE PRÉSIDENT: Article 4, adopté?

M. LOUBIER: Adopté.

M. PINARD: J'imagine que les plans et devis pour la construction de ces ponts semi-permanents sont préparés par les ingénieurs du ministère.

M. LE PRESIDENT: Article 5: Subventions et autres dépenses?

M. MAILLOUX: Est-ce que ce sont des subventions aux municipalités?

M. LAFONTAINE: Non. Je comprends la question du député, ce n'est pas ce qu'il veut me demander. Ce sont les subventions municipales.

M. MAILLOUX: Non, ce sont les subventions pour \$40,000.

M. LAFONTAINE: Ce ne sont pas les subventions que le député mentionne pour le pavage...

M. MAILLOUX: Non, le pont.

M. LAFONTAINE: Oui, ce sont des subventions qu'on donne aux municipalités pour entretenir les ponts et les réparations.

M. MAILLOUX: Pour les réparations.

M. LE PRESIDENT: Alors, adopté.
Poste budgétaire 7: Construction et réfection de routes et de ponts permanents?

M. PINARD: Il y aura des questions réservées. Avant d'arriver aux immobilisations, je pense qu'il serait peut-être bon de régler les problèmes soulevés hier soir et qui ont été réservés.

M. LAFONTAINE: Ce sont des questions personnelles, je pense.

M. LE PRESIDENT: On revient aux réserves qui avaient été faites hier soir, à l'administration et à la question du chef de l'Opposition, concernant M....

M. PINARD: Je veux savoir quelle était la fonction du divisionnaire adjoint, dans la division de Drummond, à l'heure actuelle et quel est son nom?

M. LAFONTAINE: Il n'y a plus de titre de divisionnaire adjoint, c'est un technicien de travaux publics, classe principale.

M. PINARD: C'est ça, oui. Quel est son nom?

M. LAFONTAINE: Le nom. Est-ce que le député de Drummond pourrait me donner le nom.

M. PINARD: Wilfrid Tessier.

M. LAFONTAINE: M. Wilfrid Tessier, technicien des travaux publics, classe 1, lieu de travail, Drummondville; date de naissance, 14-2-1912; date d'entrée, 10-8-60; années de service, 6 1/2 ans; salaire, \$6,281.50.

M. PINARD: \$6,281.50. Alors que comporte sa fonction de technicien routier par rapport à la fonction qu'il avait autrefois sous le nom divisionnaire adjoint?

M. LAFONTAINE: La terminologie a changée, c'est exactement la même chose.

M. PINARD: Cela est un changement de titre tout simplement.

M. LAFONTAINE: Oui, fait par la Fonction publique. Ils ont dit: Il n'y a plus de divisionnaires adjoints ou de techniciens. Ils ont classifié tous les techniciens avec tous leurs grades et...

M. PINARD: M. Gérard Bergeron qui est employé à la division de Drummondville...

M. LAFONTAINE: Pour répondre encore plus adéquatement à la question du député de Drummond, au sujet du règlement 457 de la Commission de la fonction publique concernant les techniciens de travaux publics, le technicien de la classe 1, comme c'est le cas pour M. Tessier, peut être préposé à la coordination de la production d'au moins 4 techniciens de la classe 2 et aides techniques qui travaillent à la mise en plan des projets. A cette fin, il vérifie le travail de son équipe, assiste ses membres de la division technique et voit à l'uniformisation des travaux conformément aux normes établies.

Il est lui-même chargé d'un et peut en préparer le dessin définitif s'il y a lieu. Au besoin il est préposé à la vérification technique de plans et de spécifications lors de la demande de paiement de travaux donnés à contrats dans une unité administrative spécialisée en dessin, soit de routes, de ponts, de structures d'édifices, comptant plus d'une équipe de techniciens préposés à la mise en plan de projets.

Le technicien de classe 1 peut, au lieu de coordonner le travail d'une équipe, être préposé

à la mise en plan des projets relativement les plus difficiles et des projets modèles s'il y a lieu. A partir d'une connaissance générale du but à atteindre, il participe à la conception d'un projet, à son développement et à la description des spécifications. Il peut être préposé à la surveillance et à la coordination technique et administrative d'une équipe préposée aux relevés d'arpentage et composée d'au moins deux techniciens de la classe 2, préposés aux instruments et de quelques aides techniques et ouvriers de la voirie. Il représente le ministère intéressé pour obtenir les droits de passage. Il fait la localisation des lignes de propriétés et les recherches au bureau d'enregistrement et la mise en plan du cadastre, la localisation et le jalonnement des projets sur le terrain, la compilation de toutes les opérations et le maintien de l'outillage en état de service. Est-ce que je peux continuer?

M. KENNEDY: Vous pouvez prendre une gorgée d'eau!

M. LAFONTAINE: Cela continue encore, ce n'est pas fini. Il en reste encore une demi-page.

M. KENNEDY: Le député de Drummond a...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond s'informait ce que c'était un technicien de classe principale.

M. PINARD: Alors, M. Gérard Bergeron, que fait-il à la division de Drummond?

M. LAFONTAINE: Dans la liste que j'ai ici, je n'ai pas de Gérard Bergeron.

M. PINARD: Oui, il est retourné au ministère de la Voirie, à Drummondville, après l'élection du mois de juin.

M. LAFONTAINE: Je dis que dans la liste que j'ai ici je ne l'ai pas. Je ne dis pas qu'il ne travaille pas à la Voirie.

UNE VOIX: C'est un confrère de...

M. PINARD: Je ne le sais pas, c'est vous qui allez me le dire. Il était cantonnier en chef dans Drummond avant 1960. Il est revenu en 1966.

M. LOUBIER: Il a été remercié de ses services pour quelle raison?

M. PINARD: Activités politiques intenses.

M. LOUBIER: Voulez-vous un autre petit exemple aussi de...

M. PINARD: Un instant, un instant!

M. LOUBIER: Est-ce qu'on commence à parler de Borgia tout de suite? Non?

M. PINARD: Un instant!

UNE VOIX: Il ne veut pas en parler.

M. PINARD: On va étudier les articles un par un.

M. LOUBIER: Les petites lettres des ministres, disant: Il faut le placer, trouvez-lui du travail.

UNE VOIX: Du premier ministre.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LOUBIER: Par le ministre qui disait au ministre de la Voirie: Il faut lui trouver un emploi même s'il n'est pas bon. Même si le divisionnaire dit qu'il n'est pas bon, il faut lui trouver du travail.

M. LAFONTAINE: « Je compte sur ton appui habituel ».

M. LOUBIER: Oui, mon Saint-Bernard. Cela allait bien dans ce temps-là.

M. LAFONTAINE: Mais c'était bien confidentiel par exemple, il ne faudrait pratiquement pas en parler.

M. LOUBIER: Non, on va parler du ministre de la Voirie et...

M. PINARD: Il paraît que c'est confidentiel. Vous en parlez pas mal.

M. LAFONTAINE: Nous en avons une copie.

M. LOUBIER: Nous autres, on ne met pas « confidentiel », on n'a pas honte de cacher ça!

M. KENNEDY: ... c'est pareil comme vous au sujet de l'enveloppe.

M. LOUBIER: Est-ce qu'on peut lire ça en attendant?

UNE VOIX: Les lettres qui ont été oubliées dans les dossiers?

M. LOUBIER: Est-ce qu'on peut lire ça en attendant pour s'amuser? Cela marchait bien dans ce temps-là.

M. PINARD: Pour faire suite aux questions que j'ai posées relativement à M. Tessier, est-ce qu'il est couvert par les dispositions de la Loi de la fonction publique? Comme technicien routier, il est couvert par les dispositions de la Loi de la fonction publique. Ceux qu'on appelait autrefois les contremaîtres généraux?

M. LAFONTAINE: M. Gérard Bergeron, évidemment, n'était pas sur la même liste que tout à l'heure, quand le député a dit: Oui, oui, il travaille là. Cela ce n'était pas la même liste que ceux-là.

M. PINARD: Je n'ai pas dit qu'il était technicien routier, j'ai dit qu'il était contremaître général.

M. LAFONTAINE: ... Vous disiez à ce moment-là que vous ne saviez pas ce qu'il faisait. Vous avez dit par après qu'il était peut-être ancien cantonnier. Cela, c'est la liste de la Fonction publique.

M. PINARD: Moi, je sais ce qu'il fait mais je me demande si le ministre sait ce qu'il fait, lui?

M. LAFONTAINE: Ah! le député le sait.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Ne me dites pas que le député fait perdre le temps du comité.

M. LOUBIER: A l'ordre! Vous faites perdre le temps du comité.

M. PINARD: Non, je veux savoir s'il est un employé de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Oui, vous savez. Vous dites que vous le savez.

M. PINARD: Non, moi, je sais ce qu'il fait, je ne sais pas à quel titre il le fait.

M. LAFONTAINE: Contremaître général pour le personnel de maîtrise des ouvriers et il est payé \$2.75 l'heure.

M. PINARD: Alors, comment se fait-il...

M. LAFONTAINE: Drummondville.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Son numéro matricule,

peut-être que le député de Drummondville n'a pas cela, c'est V-06900...5.

M. PINARD: Je n'ai pas besoin de son numéro de matricule, je connais sa figure.

M. LAFONTAINE: Ah bon! et vous ne l'aimez pas parce qu'il exerce son droit de démocratie.

M. PINARD: Ah, oui! je l'aime beaucoup. C'est un de mes amis.

M. LAFONTAINE: Il aime voter du côté que cela lui tente, et cela déplaît au député de Drummond.

M. LOUBIER: Oui, il faut récompenser des amis, on les met à la porte; qu'est-ce que vous faites à vos ennemis? C'est épouvantable. Vous devez bien les tuer.

M. PINARD: Alors, est-ce que le ministre pourrait me dire pourquoi le contremaître général, Gérard Bergeron, qui occupe un poste inférieur à celui du technicien routier, M. Tessier, gagne plus cher que le divisionnaire adjoint de la division de Drummond?

M. LAFONTAINE: Disons que son infériorité c'est le fait d'avoir été mis à la porte par le député de Drummond en 1960. C'est la seule raison de son infériorité.

M. PINARD: Il n'est pas inférieur en salaire?

M. LAFONTAINE: Non, non, son infériorité n'existe que dans la mentalité du député de Drummond qui l'a mis à la porte, en 1960, quand il a guillotiné 5,000 employés à travers la province. Mais nous, par exemple, nous n'avons pas guillotiné son divisionnaire adjoint de la voirie qu'il a fait nommer en 1960. C'est la différence entre l'ancien gouvernement et le nouveau.

M. PINARD: Je n'ai pas eu besoin de le mettre à la porte, il s'est mis à la porte tout seul. Il s'avait ce qu'il avait à faire.

M. LAFONTAINE: Et pour aller plus loin, je dirai au député de Drummond que les taux qui sont payés à ces gens-là ne sont pas déterminés par la Voirie mais par la Commission de la fonction publique.

M. PINARD: Alors, très bien. Est-ce que le ministre pourrait m'expliquer pourquoi un technicien routier, qui est quand même dans une

catégorie supérieure à celle du contremaître général sur le point des responsabilités, gagne moins cher que le contremaître général?

M. LAFONTAINE: Encore là, disons que c'est une classification. Il y a tout de suite une différence, c'est que le technicien fait 40 heures et puis le contremaître général 48. Mais quand le député de Drummond dit qu'il est dans une classe inférieure, je dis encore qu'il est inférieur dans la mentalité du député de Drummond parce qu'il l'a mis à la porte en 1960 et nous, nous l'avons réengagé. Et son divisionnaire adjoint est peut-être supérieur parce que c'est lui qui l'a engagé en 1960 pour remplacer celui qui avait été mis à la porte en 1960. Maintenant, cela appartient à la Fonction publique et je n'ai pas l'intention d'embarquer dans ce sujet-là.

M. PINARD: Je n'accepte pas la réponse du ministre telle qu'il l'a formulée. Alors, si c'est vrai que le contremaître général, M. Gérard Bergeron, a des responsabilités supérieures à celles du technicien routier Wilfrid Tessier, il faudrait quand même que le ministre justifie comment il se fait qu'il le paie plus cher que le technicien routier qui, dans la ligne des responsabilités, vient tout de suite après le divisionnaire?

M. LAFONTAINE: La première des choses, ce n'est pas le ministre de la Voirie qui paie mais le ministère des Finances, et deuxièmement, ce n'est pas le ministre de la Voirie qui établit les taux de la Commission de la fonction publique. Cela fait au moins dix fois que je répète cela au député de Drummond depuis le commencement de l'étude des crédits.

Maintenant, si le député de Drummond veut commencer à rouvrir le débat de l'an passé sur les 5,000 guillotins, je n'ai aucune objection. On va commencer tout de suite par un gars qui est encore là, qui s'appelle Borgia et au sujet duquel le chef de l'Opposition a posé des questions hier. Et peut-être que le député de Drummond, à ce moment-là, montrera à la face de la province, comment lui, l'ancien ministre de la Voirie et son chef procédaient pour placer du monde à la Voirie. Je peux commencer tout de suite, j'ai le dossier.

M. PINARD: Un instant. M. le Président...

M. LAFONTAINE: Cela va être plaisant pour tout le monde.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre, à l'ordre!

Le député de Drummond va finir sa question et ensuite vous citerez.

M. PINARD: Alors, M. Tessier est couvert par les dispositions de la Commission de la fonction publique. En sa qualité de technicien routier, classe 1, il est payé \$6,281.50. J'imagine qu'il est payé tous les quinze jours. Donc il n'est pas payé à l'heure.

UNE VOIX: Peut-être.

M. PINARD: Un instant, cela n'a pas d'importance. Quand je vous questionnerai, vous répondrez.

M. LAFONTAINE: Ce que j'ai dit au député de Drummond, je l'ai dit pour que le président le comprenne aussi. C'est que le technicien, classe principale, est un fonctionnaire intégré comme tel par la Fonction publique qui lui a fixé un traitement. Il est payé tous les quinze jours, mais dans son contrat de travail, il ne fait que 40 heures par semaine. Qu'est-ce que le député de Drummond veut que je lui réponde de plus?

M. PINARD: Cela n'a pas d'importance que vous fassiez 30 ou 40 heures, si vous êtes payé à la semaine ou aux 15 jours.

M. LAFONTAINE: Allez à la Fonction publique et débattrez votre cas.

M. PINARD: Moi, je veux savoir combien gagne M. Bergeron qui, lui, est payé à l'heure.

M. LAFONTAINE: On a donné le tarif tout à l'heure. Alors, que le député de Drummond sorte son crayon et fasse ses multiplications, s'il le veut. Si on en est rendu à traiter des crédits de la Voirie avec des niaiseries semblables, je me demande à quelle place on s'en va, dans la province de Québec, avec une Opposition semblable.

M. PINARD: Alors, M. Bergeron gagne \$260 par quinze jours comme contremaître général de la Voirie, dans une catégorie d'emploi inférieure à celle du technicien routier Wilfrid Tessier qui, lui, est divisionnaire adjoint.

M. LAFONTAINE: Qui, lui, a été nommé en 1960. On voit que le député de Drummond tente de pousser son « chou chou » qu'il a fait nommer en 1960, en en guillotinant un autre. Je viens de dire au député de Drummond que ce n'est pas le ministre de la Voirie qui fixe

les taux d'emploi, mais la Commission de la fonction publique. Combien de fois dois-je donner la même réponse au député de Drummond pour qu'il commence à comprendre? Ce n'est pas le ministre de la Voirie qui s'en occupe. C'est la Commission de la fonction publique. C'est clair?

M. PINARD: Alors, quelle est la description des fonctions du contremaître général?

M. LAFONTAINE: Pour dire comme l'ancien ministre de la Voirie disait en 1964...

M. PINARD: Répondez à ma question. Laissez donc faire la partisanerie.

M. LAFONTAINE: ... un contremaître général, c'est le contremaître de tous les contremaîtres. Un cantonnier chef, c'est le cantonnier de tous les cantonniers. J'ai ça dans des documents officiels, du temps que le député de Drummond était ministre de la Voirie.

M. PINARD: M. le Président, j'attends une réponse.

M. LAFONTAINE: C'est la réponse que le député de Drummond donnait à la Commission de la fonction publique, avant 1966. Il n'est pas content de ma réponse? Il ne devait pas être content de sa définition.

M. PINARD: Un instant. Le ministre a dit tantôt qu'il y avait eu un changement dans la classification, dans la description des tâches et des fonctions, changements établis par la Commission de la fonction publique depuis assez récemment. Alors, je pense qu'il est logique pour moi de demander...

M. LAFONTAINE: Alors, que le député présente sa question et qu'il la réserve relativement à toutes ces choses de classification à la Commission de la fonction publique.

M. PINARD: Non. Ce sont les employés du ministère de la Voirie et je pense que le ministre en est responsable. C'est à lui d'expliquer...

M. LAFONTAINE: Alors, M. le Président, je vais faire un long détour pour dire que, le 17 mars 1965, lors de l'étude des crédits du budget de la Voirie, M. Pinard dit: Il se peut qu'après 1960, il se soit glissé des cas de patronage du genre indiqué par le député de Bellechasse qui, à ce moment-là, avait fait l'intervention. « Mais de moins en moins, cela se

produira parce que les exigences du ministère sont de plus en plus rigoureuses... » On a la preuve que ce n'est pas vrai. On va la lui montrer tout à l'heure. « De sorte que le personnel à l'emploi du ministère sera plus compétent et nous exigeons davantage de lui parce que les normes de construction et d'entretien du ministère sont plus rigoureuses, plus sévères, et cela demanderait éventuellement — et c'est déjà le cas en 1965 — du personnel plus qualifié... » Elle était qualifiée, la personne. On va montrer ça. « Ce qui nous conduirait inévitablement vers une procédure d'emploi beaucoup plus rigoureuse, probablement parce que lorsque le comité Bolduc de la Commission du Service civil » — c'est le député de Drummond qui disait ça — « aura terminé l'étude que nous lui avons recommandé de faire sur le statut des cantonniers-chefs et des contremaîtres, le ministre de la Voirie et ses officiers voudraient voir intégrés une fois pour toutes à la Commission du Service civil pour être protégés par la loi, afin que nous puissions être plus sévères ». Ils en ont pris 5,000: Coupe la tête, guillotine, à la porte, on prend nos amis, on les met là et on les protège. C'est exactement ce que vous avez fait. Hypocrisie continue. Et la preuve que c'est de l'hypocrisie continue, j'ai ici...

M. PINARD: Un instant Répondez à ma question. On verra l'autre cas tantôt.

M. LAFONTAINE: C'est à la question que je répons. Qu'est-ce que le député veut savoir en plus?

M. PINARD: J'imagine que le cas de M. Bergeron n'est pas...

M. LAFONTAINE: Il veut protéger son patronage qu'il a fait en 1960 et 1966? Alors, à ce moment-là, qu'il s'adresse à la Commission de la fonction publique. Cela relève d'elle.

M. PINARD: Alors, si M. Gérard Bergeron relève de la Commission de la fonction publique, est-il couvert par toutes les dispositions de la Loi de la fonction publique?

M. LAFONTAINE: S'il relève de la Commission de la Loi de la fonction publique, le député de Drummond qui est un avocat devrait savoir qu'il jouit de tous les avantages des gens qui tombent sous la loi du service civil, c'est aussi bête que cela. Il n'y a pas de mystère là-dedans.

M. PINARD: Alors, à ce moment-là, est-ce qu'il a le droit de se livrer à des activités politiques?

M. LAFONTAINE: Non.

M. PINARD: Cela, c'est le cas de M. Bergeron qui n'a pas le droit de se livrer...

M. LAFONTAINE: C'est le cas de celui qui tombe sous la Fonction publique et qui est permanent.

M. PINARD: Alors, est-ce le cas de M. Gérard Bergeron?

M. LAFONTAINE: Je ne sais pas.

M. PINARD: Que le ministre réponde honnêtement. Est-ce que M. Gérard Bergeron tombe sous les dispositions de la Loi de la fonction publique? Voyons, c'est une question sérieuse. Ce n'est pas une question partisane non plus.

M. LAFONTAINE: Est-ce que je peux poser la question à mes fonctionnaires? Je ne le connais même pas le M. Bergeron en question. Je ne connais pas les 50,000 employés du ministère de la Voirie. La seule chose que j'ai c'est la liste de guillotinage de 1960: 5,000 employés à la porte du jour au lendemain. Je peux dire que dernièrement j'en ai mis à leur retraite parce qu'ils avaient atteint l'âge de retraite. Sur treize dossiers que j'ai signés avant hier, il y en a douze engagés depuis 1960, pas longtemps après l'élection du 5 juin, engagés dans les mois de juillet et août 1960. Ils prenaient leur pension, parce qu'ils avaient atteint la limite d'âge de 70 ans. Cela veut dire qu'on les avait engagés assez âgés, 64 ans.

M. LOUBIER: Sans examen.

UNE VOIX: Ils ont renouvelé leur...

M. LAFONTAINE: Ils renouvelaient ça. C'était du dynamisme qu'on mettait.

M. PINARD: M. le Président, on n'est pas pour revenir sur des débats antérieurs, les lois n'étaient pas ce qu'elles sont aujourd'hui...

M. LAFONTAINE: Non, certainement...

M. PINARD: Le débat a été fait abondamment dans le passé.

M. LAFONTAINE: ... l'arrêté ministériel bloc, passé en 1964, n'existait pas à ce moment-là. Et là aujourd'hui, on veut se prétendre vertueux après avoir coupé la tête de 5,000 personnes qui étaient aussi des pères de famille. Au-

jourd'hui, on se prétend vertueux. Et l'on se demande: Ont-ils fait de la politique ou non?

M. PINARD: Prétendez ce que vous voulez, mais répondez à ma question.

M. CADIEUX: M. le Président, vous a-t-on déjà informé pourquoi aussi il y a des têtes qui ont été coupées comme cela? Dans le comté de Beauharnois, ces gens-là avaient travaillé le jour des élections, représentants dans les bureaux de scrutin...

M. LAFONTAINE: Ils ont reçu leurs chèques de paie du ministère de la Voirie pour du travail qu'ils n'avaient pas fait.

M. LOUBIER: Bien c'est arrivé à l'élection du 5 juin 1966... Un instant, on va tout voir cela.

M. CADIEUX: Ils ont été payés par l'organisation de l'Union Nationale et ils travaillaient dans les bureaux de scrutin et ils ont accepté leurs chèques du ministère de la Voirie, qui en 1966...

M. LOUBIER: En 1966, on va vous donner ceux du comté...

M. LE PRÉSIDENT: Le député de Drummond a la parole. À l'ordre! À l'ordre!

M. PINARD: Ils travaillaient pour la Voirie, payés par chèque...

M. LE PRÉSIDENT: À l'ordre! À l'ordre!

M. LAFONTAINE: On parle de patronage, on parle de patronage? J'ai vu un télégramme dans les dossiers du ministère de la Voirie, signé par le sous-ministre du temps, M. LaBrèque, envoyé dans une municipalité du comté de Bellechasse, exactement le 3 juin à 4 heures de l'après-midi. Le 3 juin, c'était un vendredi. La Voirie ne travaille pas le samedi, parce que c'est fermé. Le dimanche, 5 juin, journée d'élections. Mais ça pressait, le sous-ministre à ce moment-là a envoyé un télégramme disant...

M. LOUBIER: A centaines de copies...

M. LAFONTAINE: A centaines de copies et cela a été imprimé et distribué dans le comté disant: L'octroi accepté, lettre suivra.

M. LOUBIER: Il n'avait jamais été accepté.

M. LAFONTAINE: On veut parler de patronage...

M. PINARD: Alors, M. le Président, si vous voulez...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: C'est de l'histoire récente, ce n'est pas 1960, c'est 1966.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: Qu'on arrête de jouer aux purs.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: Cela a été discuté amplement au cours de l'adoption des budgets antérieurs et je n'ai pas l'intention de revenir là-dessus.

M. LAFONTAINE: Cela n'a pas été discuté. Bien, si le député n'a pas l'intention de revenir là-dessus, qu'il m'écoute quand je lui dis que les questions qu'il me pose relèvent de la Fonction publique. Qu'il pose ses questions lors de l'étude des crédits de la Fonction publique.

M. PINARD: Je questionne le ministre sur un fonctionnaire qui est aujourd'hui à l'emploi du ministère de la Voirie et je veux savoir sa fonction, son salaire.

M. LAFONTAINE: D'ailleurs, le député le dit, il veut savoir. Le député ne veut pas le savoir, parce qu'il a admis tout à l'heure qu'il savait tout cela, mais qu'il le posait simplement pour me le faire dire. Et je lui ai dit que ce n'était pas le lieu ici au comité, de perdre notre temps si le député le sait. Alors si le député de Drummond a une déclaration à faire, qu'il la fasse donc. Qu'il soit donc assez brave pour se lever et qu'il porte une accusation s'il en a une à porter contre quelqu'un et nous ferons enquête.

M. PINARD: Je connais M. Bergeron. Je veux savoir s'il travaille pour le ministère de la Voirie et le ministre me dit oui.

M. LAFONTAINE: Je sais que vous le connaissez, vous l'avez mis à la porte en 1960.

M. PINARD: Le ministre me répond qu'il est fonctionnaire à titre de contremaître général à la division de Drummondville. Le ministre répond: Je crois qu'il gagne \$2.75 l'heure, pour une semaine de 48 heures. Ce qui fait que, sur une base

de quinze jours, il gagne un salaire supérieur à celui que gagne le technicien...

M. LAFONTAINE: Il y en a un qui fait 48 heures par semaine et l'autre fait 40 heures par semaine. Et lorsque le député de Drummond dit: Il y en a un qui fait un travail inférieur, c'est faux. Ils sont deux sphères différentes. Il y en a un qui est dans la construction et l'autre est plutôt dans l'entretien, je crois. Un dans la technique et l'autre dans l'exécutif.

M. LOUBIER: Il gagne \$1,000 de moins que le technicien. Ils n'ont pas le même salaire.

M. PINARD: Moi, je discute dans la ligne d'autorité. Vous avez le divisionnaire qui est en charge d'une division.

M. LAFONTAINE: Et à part cela si le député de Drummond...

M. PINARD: Le divisionnaire est payé indépendamment du nombre d'heures qu'il fait dans une semaine. Il est payé tant pour quinze jours.

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond, en plus de cela, veut faire son calcul, le contremaître général gagne environ \$1,000 de moins que l'autre.

M. LOUBIER: Ce n'est pas le même salaire ça.

M. LAFONTAINE: Bon calculez-le à 48 heures et à 40 heures.

M. LOUBIER: M. le Président, pour répondre à la question posée hier par le député de Louis-Hébert à l'effet que nous étions disposés à répondre à sa question, relativement à M. Oscar Borgia, et de l'inviter au comité, cet après-midi, pour ne pas être accusés d'avoir profité de son absence, d'avoir profité du fait qu'il n'était pas là, pour lire le dossier avec les commentaires qui y sont inhérents, alors, pour répondre très adéquatement et largement à la question posée par le député de Louis-Hébert au sujet de son ami, M. Borgia, ce monsieur entrant au service de la Voirie comme chef cantonnier le 24 octobre 1960, donc peu de temps après l'élection qui avait porté le parti libéral au pouvoir. Le 19 décembre 1960, il occupait la fonction de chaîneur. En fait, il n'avait occupé la fonction de chef cantonnier que pendant deux mois. Le 20 janvier 1961, intervention politique du premier ministre du temps, l'honorable Jean Lesage, dans une lettre qu'il adressait

au ministre de la Voirie, où il demandait qu'on le nomme inspecteur des travaux de voirie, et ce, au même salaire que le chef cantonnier.

M. LAFONTAINE: Il n'a pas fait ça! C'est épouvantable!

M. LOUBIER: Le 8 mai 1961...

M. LAFONTAINE: Le premier ministre du temps!

M. LOUBIER: ... le chef divisionnaire, et c'est ça qui est important, c'est le premier ministre de la province qui, pour protéger son ami, M. Borgia, écrit directement au ministre de la Voirie et lui dit: Nomme-le inspecteur des travaux de voirie. Or, le 8 mai 1961, le chef divisionnaire écrit une lettre au sous-ministre, en réponse à la demande pour nommer M. Borgia contremaître, lettre dans laquelle, entre autres choses, il disait qu'il avait toutes les raisons de croire que M. Borgia n'avait pas la capacité ni l'expérience voulues pour remplir ce poste et que, de plus, le personnel de la division était complet et qu'il n'y avait pas nécessité d'embaucher un contremaître additionnel. Or, c'est le chef divisionnaire qui, en réponse à la demande, à l'Intervention directe du premier ministre, à une lettre du ministre de la Voirie du temps, le député de Drummond, qui dit: Nommez-le à ce poste-là. Et le chef divisionnaire dit: Cela n'a pas de bon sens. Il n'a pas la capacité. Il n'a pas la compétence et nous n'en avons pas besoin. Or, malgré l'avis du divisionnaire, qui dit: Il n'est pas bon. Nous n'en voulons pas. Nous n'en avons pas besoin, malgré l'avis du divisionnaire, M. Borgia était embauché comme surveillant, le 1er juillet 1961. Au surplus, une directive était émise le 27 décembre 1961 pour qu'il demeure — et ça c'était le ministre de la Voirie du temps, qui ne faisait pas de patronage — pour qu'il demeure à l'emploi de la Voirie comme homme à tout faire et ce, au même salaire. Alors, on lui donnait le même salaire que le surintendant et il était homme à tout faire. C'étaient les ordres du ministre de la Voirie. Le 24 janvier 1963...

M. PINARD: Quel document le ministre lit-il?

M. LOUBIER: C'est un résumé.

M. LAFONTAINE: C'est un préavis des lettres.

M. PINARD: Un résumé fait par qui?

M. LAFONTAINE: Non, c'est un résumé.

M. LOUBIER: Compilé, qui va avec toutes les lettres que j'ai ici, et je lirai les lettres dans un instant.

M. PINARD: Le document est mal décrit. Le document que le ministre cite.

M. LOUBIER: Le 24 janvier 1963, des instructions étaient données pour la nomination de M. Borgia comme chef cantonnier, poste qu'il occupa jusqu'au 3 avril 1964, alors qu'il était remplacé par un M. Lefebvre. Or, hier, le député de Louis-Hébert a affirmé, devant les membres du comité, que c'était le gouvernement actuel qui avait destitué M. Borgia de son poste de chef cantonnier. Ce qui est une affirmation absolument contraire aux faits, puisque M. Borgia a été destitué le 3 avril, par le ministre actuel de la Voirie...

M. LAFONTAINE: L'ancien ministre de la Voirie.

M. LOUBIER: L'ancien ministre de la Voirie, et ça, en vertu d'une lettre qui était adressée à M. Champagne.

« Québec, le 3 avril 1964.

« M. J.-Georges Champagne,
Bureau de la Voirie,
Cap-Santé, comté de Portneuf,

« Cher monsieur,

Vous trouverez ci-joint copie d'une lettre que j'adresse à M. Oscar Borgia, qui exerce depuis l'an dernier la fonction de chef cantonnier pour le comté de Portneuf.

« M. Borgia sera remplacé par M. Lefebvre, de Saint-Raymond, qui pourra agir comme surveillant, sur les équipes de surveillance et arpentage dirigées par M. Antoine Dion, ingénieur résident. Vous voudrez bien aviser M. Lefebvre de sa nomination.

« Votre tout dévoué,

L'ingénieur en chef principal
de la Voirie, district No 1. »

M. LAFONTAINE: Sans passer par la Commission de la fonction publique.

M. LOUBIER: Et on remplace le chef cantonnier, le surintendant.

M. PINARD: A quelle date?

M. LOUBIER: Le 3 avril 1964. Eton le remplace par un autre sans aucun examen...

M. LAFONTAINE: Pas de concours.

M. LOUBIER: ... alors qu'on accuse le ministre actuel de la Voirie, d'avoir destitué M. Borgia, c'est le député de Louis-Hébert qui disait ça hier, il a été destitué le 3 avril 1964 par le gouvernement précédent.

M. LAFONTAINE: Il avait été engagé aussi par la recommandation du premier ministre du temps, M. Lesage.

M. LOUBIER: A partir de cette date, il occupait le poste de surveillant pour des travaux de construction. Le 29 décembre 1965, sa fonction devait être surveillant sur entretien d'hiver subventionné. Imaginez-vous donc le titre, M. le Président! On lui a trouvé un titre pour lui donner un salaire: surveillant sur entretien d'hiver subventionné. Essayez de retrouver cela. Pour un autre employé du ministère de la Voirie, c'était inexistant. Mais il faut penser, par exemple, que M. Borgia avait la recommandation par lettre de l'ancien premier ministre de la province qui d i s a i t : Il faut le placer là.

M. LAFONTAINE: Comment signait-il? Jean L?

M. LOUBIER: Jean L.

M. LAFONTAINE: Jean L.

M. LOUBIER: Et il fallait en plus de cela une lettre du ministre de la Voirie du temps qui, avec une complicité extrêmement complaisante, répondait au voeu pieux du premier ministre du temps pour le nommer, sans aucun examen, sans aucune compétence, sans qu'on ait besoin de cet employé-là à la voirie. C'est le chef divisionnaire qui le dit: On l'engage comme surveillant, chef cantonnier. On le déplace comme chef cantonnier. Mais étant donné que c'est un bon ami du régime, même s'il n'était pas bon, même s'il n'avait pas les capacités, même si l'on n'avait pas d'ouvrage pour lui, on lui a décerné un titre ronflant de surveillant sur entretien d'hiver subventionné.

UNE VOIX: Ce n'est pas lui qui était subventionné.

M. LOUBIER: Or, il est à remarquer que ce n'est pas notre gouvernement qui a démis M. Borgia de ses fonctions de chef cantonnier. Cela s'est

fait en avril 1964, tel qu'il appert de la lettre du 3 avril que j'ai citée tout à l'heure.

Le 12 avril 1967, le chef divisionnaire demandait des instructions au directeur du personnel alors que M. Borgia se disait incapable physiquement d'exécuter les travaux qu'on lui confiait.

UNE VOIX: Il n'était pas bon.

M. LOUBIER: Comme il n'y avait pas d'emploi disponible dans la division qui puisse convenir à l'état de santé de M. Borgia, la seule chose à faire, était de le remercier de ses services. Le 21 juin 1967, le cas était soumis à la Commission de la fonction publique. Pas soumis à la discrétion ou au favoritisme de l'ancien ministre de la Voirie, pas soumis à une lettre de recommandation de l'ancien premier ministre, soumis à la Commission de la fonction publique pour que son cas soit Jugé honnêtement, au mérite dégagé de toute faveur partisane. Le 27 juin 1967, le directeur du personnel répondant à une demande du député de Portneuf, M. Plamondon, l'informait de la raison de cette suspension. C'était que M. Borgia était incapable de remplir ses fonctions et que le maintenir en poste deviendrait une cause de favoritisme. Il mentionnait de plus qu'il n'y avait aucune implication politique dans son congédiement.

Or, M. le Président, avec la permission du député de Drummond, cela va lui rappeler les beaux jours où l'on faisait de la pureté en paroles, mais qu'en actes on se permettait toutes les turpitudes et toutes les infamies sous le couvert, comme il le disait lui-même, d'un patronage bon pour M. Borgia.

M. LAFONTAINE: Pas bon pour ceux qui se sont fait égorger.

M. LOUBIER: Si le député de Drummond le veut, je peux lui lire ses lettres à lui d'abord, et puis les lettres de l'ancien premier ministre, à condition par exemple que ce dernier relève l'indication confidentielle qu'il avait mise sur sa lettre adressée au ministre de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Confidentielle, je ne pense pas.

M. LOUBIER: Si l'ancien ministre de la Voirie veut que je lui lise tous les documents, toutes les lettres ci-annexées, je pense qu'il en aura plein les yeux et lui-même sera surpris du climat de favoritisme, de la discrimination qui existait alors qu'il était ministre de la Voirie.

M. le Président, le cas de M. Borgia, c'est un exemple merveilleux de ce qui c'est passé, de la guillotine de 1960 à 1966...

M. LAFONTAINE: On va lui répondre parce que le chef de l'Opposition a posé la question, sans cela je ne lui aurais pas répondu.

M. LOUBIER: On déplace des hommes qui sont là depuis huit ou dix ans, qui ont la compétence, qui faisaient l'affaire et on prend un M. Borgia qui, au hasard de ses rencontres politiques, je présume, ou autres, s'est fait de bons amis, a obtenu de l'ancien premier ministre une lettre de recommandation. Peu importe sa capacité, sa compétence, peu importe s'il y a un poste d'ouvert ou non, on le place au haut de l'échelle et on déplace tout le monde.

Si le député de Drummond soutient à l'avenir, et s'il veut d'autres cas — on en a — que le gouvernement actuel, que le ministre de la Voirie actuel, par le truchement des contremaîtres généraux dans différentes divisions, a voulu donner une certaine texture partisane à ces nominations, je pense qu'il est le plus mal placé pour faire de telles insinuations ou de telles affirmations.

Il est le plus mal placé, lui, de citer un cas en particulier dans son comté, puisque celui qu'il avait placé encore là par favoritisme, en déplaçant les autres, sans aucun examen, son ami à lui qu'il avait placé comme divisionnaire adjoint, il n'a pas été déplacé mais est demeuré au poste. Et c'est lui qui va venir faire un grief au ministre de la Voirie d'avoir repris un homme qui a été chassé injustement, alors que nous avons des cas où c'est véritablement du vulgaire patronage. Patronage éhonté de l'administration précédente. M. le Président, je pense que les députés des deux côtés de la Chambre, si l'on veut être le moins sérieux, se rendront compte que le patronage éhonté ou les insinuations de partisanerie qu'on veut faire à l'endroit du ministre de la Voirie, sont mal fondées et le député de Drummond est celui qui le sait le mieux. S'il ne veut pas se couvrir de ridicule, il devrait laisser aller des arguments comme ceux qu'il a apportés tout à l'heure, considérant l'individu placé par favoritisme, par patronage, et qui n'a même pas été déplacé par l'actuel ministre de la Voirie.

M. PINARD: Est-ce que le cas de M. Borgia est un cas de vieillesse, actuellement, à la Commission de la fonction publique?

M. LOUBIER: Le cas de Borgia, actuellement, est rendu en étude à la Commission de la fonction publique.

M. PINARD: Alors, vous ne trouvez pas que le ministre devrait s'abstenir de rendre jugement avant que la Commission de la fonction publique n'entende le cas de M. Borgia?

M. LOUBIER: M. le Président, le jugement que je rends, c'est celui qui est rendu par le chef divisionnaire, dans sa lettre qui dit qu'il n'est pas bon, qu'il n'a pas la compétence, qu'il n'y a pas de poste pour lui, qu'il ne sait pas quoi en faire. Cette lettre est écrite en date du 8 mai 1961 et est adressée à Roger-J. LaBrèque, ingénieur public, sous-ministre, ministère de la Voirie, ancien candidat libéral dans Bagot, Hôtel du gouvernement, Québec.

M. PINARD: Ce n'est pas marqué, ça.

M. LOUBIER: « Cher monsieur le sous-ministre,

J'ai bien reçu votre lettre du 4 courant, relativement à l'engagement de M. Oscar Borgia, de la ville de Saint-Raymond, comme contremaître dans notre division. Vous savez sans doute que ce monsieur a agi pendant quelques mois dans notre service comme chef cantonnier. Actuellement, il travaille comme chafneur sur une de nos équipes d'arpentage. Vous savez également que prochainement, nous pensons être autorisés à entreprendre des travaux de dynamitage sur la route de Saint-Raymond à Rivière-à-Pierre, dans la municipalité de Saint-Léonard, à un endroit qu'on appelle les Quatre-Belles-Rives. Je crois comprendre que ce monsieur désirerait être embauché comme contremaître sur les travaux en question. En toute honnêteté, — c'est le chef divisionnaire qui parle, M. J.-Georges Champagne, écoutez ça, M. le Président — « je dois vous informer que j'ai tout lieu de croire que ce monsieur n'a pas la capacité et l'expérience voulue pour remplir cette fonction. Actuellement, pour notre service d'entretien, notre personnel est au complet. Et je dois également vous informer qu'il n'y a pas de nécessité à embaucher un contremaître additionnel. Mon humble opinion vous étant soumise, j'anticipe le plaisir de vous rencontrer à la première opportunité et en attendant, veuillez me croire, cher monsieur le sous-ministre, respectueusement vôtre, J.-Georges Champagne, chef divisionnaire ».

Or, M. le Président, c'est en 1961, le 8 mai, après l'intervention partisane de favoritisme du premier ministre du temps et du ministre de la Voirie du temps, le député de Drummond, c'est le chef divisionnaire qui dit, écoutez: « En toute honnêteté, on ne peut pas le prendre. Il n'a pas d'expérience, pas de compétence et même pour l'entretien, on n'en aurait pas besoin ». Et il est engagé quand même. Quand on s'aperçoit que cela devient un scandale dans la région de Portneuf, parce qu'on sait qu'il n'a aucune compétence, qu'il n'est pas capable de rien faire, on lui crée un poste tout à lui, fait sur mesure: chef

cantonnier pour l'entretien d'hiver subventionné. Alors, M. le Président, je pense que le député de Drummond, s'il veut que je continue, j'ai toutes les autres lettres. J'ai même la sienne.

M. LAFONTAINE: Il ne faudrait pas que le député de Drummond accuse le ministre du Tourisme de la Chasse et de la Pêche de poser un jugement.

J'ai même dit, moi, hier, au chef de l'Opposition que le cas était devant la Commission de la fonction publique et que, personnellement, je ne voulais pas répondre à cette question. Il m'a dit que c'était du favoritisme. J'ai dit que le chef de l'Opposition n'a pas le droit de présumer de l'enquête qui se mène présentement. Il a dit: J'ai droit à mon opinion, M. le Président, et c'est la mienne, mon opinion.

Alors, l'opinion, c'est bien simple, on peut résumer le problème à ceci. C'est qu'en 1961, M. Jean Lesage, dans une lettre confidentielle, écrivait à son ministre de la Voirie du temps, l'honorable Bernard P i n a r d . Il signait non pas Jean Lesage, mais Jean L. et le dernier paragraphe invitait assez bien le ministre du temps

n'est pas personnelle. S'il le veut on peut peut-être lire son accusé de réception.

M. LOUBIER: Est-ce que le ministre aimerait qu'on lise ça?

M. PINARD: Non, seulement pour être de bon compte...

M. LAFONTAINE: Voici la situation de M. Borgia, sans vouloir présumer ou présager de quoi que ce soit. De son propre aveu, M. Borgia est incapable de travailler et refuse de faire tout travail prétextant que le gouvernement pourrait lui trouver un emploi convenant à son état physique et qui voudrait dire de ne rien faire. C'est exactement la situation actuelle. Engagé par patronage, maintenu par patronage pendant six ans de temps...

M. LOUBIER: Et payé par les contribuables.

M. LAFONTAINE: ... il voudrait encore que le gouvernement le maintienne à ne rien faire...

M. LOUBIER: C'est faux, M. le Président. C'est pour cela que c'est rendu devant la commission de la Fonction publique et ce n'est pas le ministre de la Voirie qui va le juger. Je ne lui ai pas coupé la tête.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond veut d'autres cas?

M. PINARD: Non, seulement, je pense que pour faire de bons comptes, le ministre devrait me remettre les photocopies des documents qu'il a lus et qu'il a rendus publics.

M. LAFONTAINE: Non, ce sera dans les Débats, M. le Président, et ce sera dans les épreuves des Débats et le dossier, je peux le montrer mais pas le remettre. Lui montrer et voir si le député va reconnaître sa signature, lui montrer même celles de M. Lesage, parce qu'il ne doit y avoir rien de confidentiel entre lui et l'ancien premier ministre...

M. PINARD: Non, que le ministre arrête de jouer au fin et qu'il décide s'il me remet les documents. Et s'il ne me les remet pas, qu'il reprenne son siège et qu'il laisse la Commission de la fonction publique juger sur les documents tels que soumis...

M. LAFONTAINE: Je regrette. M. le Président, c'est à la demande du chef de l'Opposition.

M. PINARD: ... sans préjuger les témoignages qui seront rendus devant la Commission de la fonction publique. Si le député de Bellechasse veut être entendu comme témoin, il demandera à être entendu, mais je pense qu'il serait juste et raisonnable qu'il reprenne son siège et qu'il ne rende pas de jugement.

M. LAFONTAINE: M. le Président, que le député de Drummond n'essaie pas de noyer le poisson. Qu'il réponde tout simplement à une question que posait hier le chef de l'Opposition...

M. LOUBIER: Le chef de l'Opposition, et il insistait, il insistait.

M. LAFONTAINE: ... où il mettait tellement d'insistance, qu'il laissait percer dans cette insistance toutes sortes d'insinuations à l'effet, par exemple, que ce monsieur aurait été maltraité par le ministre de la Voirie. Vérifiez, c'est ce qu'il nous disait hier et vous allez trouver toutes sortes de choses. Or, contrairement à la pratique adoptée par l'ancien ministre de la Voirie, le ministre de la Voirie actuel a dit: Ce n'est pas à moi à couper des têtes, cela appartient à la Fonction publique et c'est la Fonction publique qui jugera. Or, M. le Président, si le député de Drummond veut d'autres lettres du genre, d'autres dossiers du genre, d'autres noms du genre où ça pue à pleines narines le favoritisme, le patronage éhonté, je peux lui citer des listes de noms jusqu'à six heures. Le député de Drummond a juste à me le signaler

s'il veut que je continue dans cette veine, et il verra qu'il y a des cas qui frisent une malhonnêteté intellectuelle que je ne qualifierai pas d'absurde mais qui, par exemple, n'étaient pas l'honneur de l'ancien ministre de la Voirie et du chef du parti libéral du temps.

Maintenant, M. le Président, si on a répondu d'une façon assez extensive, c'est que hier, à la demande du chef de l'Opposition, j'ai dit de laisser ce cas-là de côté, mais le chef de l'Opposition a insisté pour qu'on lui donne aujourd'hui une réponse. Et avant l'ajournement du midi, le député de Bellechasse a informé le député de Drummond que, dans l'après-midi, il apporterait ces faits à la connaissance du comité, à la demande même du chef de l'Opposition. Maintenant pour le bénéfice visuel du député de Drummond, je lui montre ici, l'original de la lettre — Cabinet du premier ministre, le 20 janvier 1961 — adressée à l'honorable Bernard Pinard, ministre de la Voirie et signée en bas: Voudrait-tu s'il te plaît, t'occuper particulièrement de ce cas, bien sincèrement, Jean L.

M. PINARD: En quoi cela est-il...

M. LAFONTAINE: Comment, cela est-il, quand le divisionnaire du coin dit: On n'en a pas besoin, il est incapable, il ne possède pas les qualités requises pour faire le travail.

M. PINARD: Le premier ministre avait certainement le droit de l'indiquer à son ministre pour savoir son occupation.

M. LAFONTAINE: N'est-ce pas du patronage éhonté à ce moment-là?

M. LOUBIER: Est-ce que le député de Drummond me relève du « confidentiel » qui est en haut de la page? L'autre paragraphe va lui en dire beaucoup plus?

M. PINARD: Est-ce que c'est le député de Bellechasse qui défend ses crédits aujourd'hui? Pour la vingtième fois...

M. LAFONTAINE: Il est membre du comité.

M. PINARD: On ne peut pas faire la discussion avec deux en même temps.

M. LOUBIER: Je sais c'est trop pour le député de Drummond.

M. PINARD: Je demande au président de faire respecter l'ordre au comité. Autrement, on va bâcler toute l'affaire et tout va se discuter en haut. C'est cela qui va arriver.

M. LAFONTAINE: Pas d'objection.

M. LOUBIER: M. le Président, quand on donne une réponse complète, appropriée, avec tous les renseignements qu'il faut, mais que ça fait mal un peu, parce que même le député de Drummond a honte de cet état de choses, à ce moment-là on fait une crise.

M. LAFONTAINE: De la fausse pudeur!

M. PINARD: M. le Président, je demanderais au député de Bellechasse de retenir ses expressions. J'aurai honte quand j'aurai raison d'avoir honte. Ce n'est pas à lui de juger de cela.

M. LOUBIER: Vous n'avez pas honte de ça.

M. PINARD: Je n'ai pas du tout honte de ça.

M. LOUBIER: Ah! c'est encore pire que je pensais!

M. PINARD: C'est épouvantable.

M. LOUBIER: Je suis content de l'aveu du député de Drummond.

M. PINARD: Maintenant, M. le Président, j'aimerais avoir la parole pour expliquer jusqu'à quel point le député de Bellechasse et le ministre de la Voirie ont chargé contre le chef de l'Opposition, quand ils prétendent que M. Lesage...

M. LOUBIER: On vous a demandé de l'amener avec vous.

M. PINARD: ... a dit ce que vous deux prétendez qu'il a dit hier soir. Alors que je relis attentivement le compte rendu du Journal des Débats, je pense que si le ministre de la Voirie veut être de bon compte avec l'Opposition, ainsi que le député de Bellechasse...

M. LOUBIER: J'écoute!

M. PINARD: ... ils devraient relire toutes les questions, les déclarations faites par le chef de l'Opposition. Alors c'est loin d'être...

M. LOUBIER: J'écoute le député de Drummond. Lisez!

M. LAFONTAINE: J'écoute le député de Drummond.

M. PINARD: Le chef de l'Opposition voulait savoir tout simplement ce qu'il advenait du cas de M. Borgia.

M. LOUBIER: Oui.

M. PINARD: Que le chef de l'Opposition savait être un cas de grief devant la Commission de la fonction publique.

M. LOUBIER: Citez les paroles!

M. PINARD: Et M. Lesage disait: « Je demande au ministre de la Voirie ou à son sous-ministre, si c'est lui qui connaît le cas...

M. LOUBIER: Non, non, pas ce...

M. PINARD: « ... de nous dire pourquoi il tarde tant que le cas de M. Borgia soit étudié devant la Commission de la fonction publique. Parce que M. Lesage prétend que cela fait des mois que le cas est devant la Commission de la fonction publique. Est-ce qu'il n'y a pas une décision de rendue? Il n'y a pas eu de démission dans son cas.

M. LAFONTAINE: Ce que le député de Drummond peut penser, ce n'est pas tout à fait cela.

M. PINARD: C'est un résumé.

M. LAFONTAINE: C'est un résumé bien succinct.

M. PINARD: Bien, qu'on fasse comme moi, qu'on relise les feuilles.

M. LAFONTAINE: Est-ce qu'on veut continuer dans cette ligne-là ou commencer à étudier les crédits du ministère de la Voirie?

M. PINARD: M. Lesage voulait savoir à quel moment le ministre pourrait dire...

M. LAFONTAINE: Non, ce ne sont pas les dires de M. Lesage, hier. Si le député de Drummond...

M. PINARD: ... si la Commission de la fonction publique pourrait entendre...

M. LAFONTAINE: ... veut me passer le document qui...

M. PINARD: ... le dossier Borgia.

M. LAFONTAINE: ... je vais lui souligner où le député de Louis-Hébert a impliqué le ministre de la Voirie en disant: Apportez les renseignements demain.

UNE VOIX: Un cas d'injustice!

M. LAFONTAINE: C'est ce qu'il a dit.

M. LOUBIER: Il a dit: C'est un cas d'injustice.

M. LAFONTAINE: Un cas d'injustice.

M. PINARD: Oui, et puis...

M. LOUBIER: Bon, ce n'est pas la même chose. ... et cela n'en n'est pas un actuellement.

M. PINARD: Un instant. Le chef de l'Opposition dit: Il a souffert d'une injustice grave. M. Loubier dit: Attention.

M. LOUBIER: Pas quand il a été engagé en 1961 malgré que le divisionnaire ne voulût pas l'engager. Ce n'était pas une injustice à ce moment-là.

M. PINARD: Alors M. Lafontaine répond: Il ne faut pas présumer si M. Borgia a fait un grief de décision qui sera prise.

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. PINARD: Bon, à ce moment-là... M. Lesage n'a pas été plus loin que ça. Il a dit...

M. LAFONTAINE: Non, il a dit: Apportez les documents.

M. PINARD: Il a dit qu'il prétend qu'il a subi une injustice grave. La Commission de la fonction publique décidera.

M. LAFONTAINE: M. Lesage a dit: Apportez les documents.

M. PINARD: Là, tout le monde a admis que le dossier de M. Borgia est devant la Commission de la fonction publique. Alors M. Lesage s'est enquis pour savoir à quelle date l'audition de ce cas serait passée.

M. LAFONTAINE: M. Lesage a dit, à la page 1 de R/22-C/VO:

« M. Lesage: M. le Président, il me semble que c'est tellement simple. J'ai demandé au ministre de bien vouloir au sujet de ce fonctionnaire s'enquérir et de me donner une réponse demain matin. » On lui donne la réponse.

M. PINARD: Oui. Ce n'était pas la réponse que M. Lesage a demandée.

M. LAFONTAINE: Non, ce n'est pas ça. Il

ne voulait pas faire produire sa lettre, ni la lettre du ministre du temps, ni le compte rendu du divisionnaire.

M. PINARD: Il demandait à quel moment la Commission de la fonction publique pourrait adjuger sur le dossier de M. Borgia.

M. LAFONTAINE: Bien à ce moment-là, il faudrait demander à la Commission de la fonction publique qui ne relève pas du ministre de la Voirie.

M. PINARD: Alors, on va être de bon compte avec le ministre de la Voirie. Pourrait-il me dire à quel moment il sera en mesure de rappeler au travail M. Lauréus Bilodeau, de Saint-Juste, comté de Montmagny?

M. LAFONTAINE: Alors si ça continue comme ça, Je vous passe le dossier...

M. PINARD: Un instant. Alors je pose ma question. On va être de bon compte.

M. LAFONTAINE: Un autre problème, un autre débat, comme vous en avez ouvert un l'an passé. Je suis prêt à mener le combat.

M. PINARD: Un instant

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas peur de l'ancien gouvernement libéral. Je n'ai pas peur du député de Drummond.

M. PINARD: M. le Président, est-ce que je peux poser une question?

M. LAFONTAINE: Nous avons tout..

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: Les problèmes que le député de Drummond pose relèvent de la Fonction publique et non pas du ministre de la Voirie. Tout à l'heure, nous avons répondu à la question posée par M. Lesage et le député de Drummond a dit: C'est pour ça qu'on l'a posée.

M. PINARD: Si le ministre veut me laisser poser ma question, il aura amplement de temps pour me répondre. Qu'il me laisse poser ma question, il va voir d'abord de quoi il s'agit. Il commence à rendre jugement avant de savoir de quoi je veux parler.

M. LOUBIER: C'est un cas individuel.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LOUBIER: S'occuper de chaque cas en particulier, qu'est-ce que cela aurait fait?

M. LE PRESIDENT: Al l'ordre!

M. PINARD: J'ignore si...

M. LE PRESIDENT: Soyons tous de bon compte. J'admets que tous et chacun, les membres et les députés ici présents, ont le droit de poser des questions. Il faudra quand même admettre que celui qui est questionné a également le droit de répondre. Et quand la question s'adresse à l'honorable ministre de la Voirie, ou à une autre personne, qu'on les laisse répondre parce que cela devient intenable d'être président.

M. PINARD: M. le Président, je voudrais vous faire remarquer que nous discutons des crédits du ministère de la Voirie et que c'est le titulaire du ministère qui doit défendre ses crédits et lorsque l'ancien ministre, député de l'Opposition aujourd'hui, qui se doit de discuter le budget...

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député pourrait me poser de nouveau sa question?

M. PINARD: ... attend une réponse du député de la Voirie, il n'attend pas une réponse d'un autre membre du comité. Il a le droit d'exiger que ce soit le ministre qui lui réponde et non pas d'autres personnes. Je pense que ma demande est juste.

M. LAFONTAINE: Le député de Bellechasse a autant droit de parole au comité qui est présentement à l'étude que le député de Drummond. Le député de Drummond ne siège pas ici à titre particulier. Il est un simple député de l'Opposition, sans aucun titre. On sait que le député de l'Opposition qui a un titre autre que les autres c'est le chef de l'Opposition, M. Jean Lesage. En attendant, le député de Bellechasse a le droit de parole, ici au comité autant que le député de Drummond. Maintenant, si le député de Drummond veut poser sa question, il me fera plaisir de lui répondre.

M. PINARD: D'après ce que je peux voir, le fait de poser des questions et d'exiger des réponses va être un privilège qui va m'être accordé.

M. LAFONTAINE: Non, non, si c'était commencé à travailler un peu, posez des questions.

M. PINARD: Alors, je vous ai posé une ques-

tion pour savoir ce qu'il advient du cas de M. Lauréus Bilodeau, de Saint-Juste, comté de Montmagny qui était cantonnier et qui a été congédié pour raisons disciplinaires. Alors, j'ai ici un document daté du 12 juillet 1967 écrit sur le papier du ministère de la Voirie, document adressé à M. Eddy Monette, sous-ministre au ministère de la Voirie, Hôtel du Gouvernement.

M. le sous-ministre,

Le comité spécialement formé pour étudier les griefs à l'arbitrage du ministère de la Voirie, a étudié le cas de l'employé sous-mentionné et recommande unanimement la solution suivante: Division, 1, 2, Montmagny. Nom de l'employé, Lauréus Bilodeau, saisonnier. Nature du grief contestation d'une suspension effective le 7 septembre 1966, et réclamation des avantages perdus. Recommandation du comité: Après étude, le comité constate que l'employé ci-haut mentionné a été congédié pour raisons disciplinaires mais que la procédure prévue par la Loi de la Fonction publique n'a pas été suivie. En conséquence, le comité est dans l'obligation de recommander que M. Bilodeau soit réinstallé à partir du 7 juillet 1967, avec effet rétroactif pour la saison 66/67. Etant donné que votre signature est requise pour donner effet à cette recommandation, nous soumettons le cas pour votre approbation. Le document est signé par M. Gilles Lefebvre, de la DGRT, par Bruno Beaudoin du Syndicat de la Fonction publique, par M. P.H. Paquet de la Voirie et par Me Bernard Reid de la Voirie. Il est vérifié par M. Jean-Paul — je ne peux pas lire qui signe pour M. Eddy Monette qui, lui, a signé l'original du document — et le document est approuvé par M. Eddy Monette, sous-ministre, et un document qui est adressé au sous-ministre Eddy Monette.

M. LAFONTAINE: Alors, voici les informations pour le député de Drummond. C'est que la personne en question a été mise à la porte parce qu'il y avait conflit d'intérêt dans son cas.

M. PINARD: Bon, il y a quand même les recommandations du comité de réinstaller l'employé.

M. LAFONTAINE: C'est un comité ad hoc.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Bon.

M. LAFONTAINE: Il ne connaissait peut-

être pas toutes les implications qu'il y avait en arrière. C'est un conflit d'intérêt.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a un cas de grief qui a été fait par M. Bilodeau à la Commission de la Fonction publique?

M. LAFONTAINE: Le comité ad hoc a statué sur les mesures disciplinaires et par la suite nous avons retrouvé d'autres choses, relativement à la personne concernée, qui motivent sa destitution.

M. PINARD: Est-ce que le comité ad hoc a été informé des motifs nouveaux pour que le ministère refuse de respecter la recommandation du comité de réinstaller l'employé?

M. LAFONTAINE: Le comité ad hoc a été informé, ainsi que le Syndicat de la fonction publique.

M. PINARD: Est-ce que le ministre a des documents pour attester que les motifs nouveaux ont été mis à la connaissance du comité ad hoc et de la Commission de la fonction publique?

M. LAFONTAINE: M. Ménard, le chef du personnel, me dit qu'il y a eu une rencontre avec le syndicat des fonctionnaires, qu'il a expliqué la situation existante et que le représentant du syndicat a dit à M. Ménard qu'il reviendrait avec la démission signée en bonne et due forme par l'employé en question.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait me dire si ces informations datent de longtemps?

M. LAFONTAINE: Au plus, trois semaines.

M. PINARD: Est-ce que M. Laurius Bilodeau a été remplacé à la fonction qu'il occupait?

M. LAFONTAINE: Il y a eu un remaniement des équipes avec diminution de cantonniers. Il est possible qu'il n'ait pas été remplacé. Fort possible.

M. PINARD: Dans un cas comme celui-là, est-ce que le ministre ou ses fonctionnaires, le directeur du personnel en l'occurrence, envoie automatiquement à la Commission de la fonction publique le cas de M. Lauréus Bilodeau comme un cas de grief? Parce que je vois sur le document ici, un numéro de grief, 4332.

M. LAFONTAINE: C'est le numéro de grief des syndicats. Mais vu que présentement, le

ministère de la Voirie est en pourparlers avec le syndicat...

M. PINARD: Est-ce que je dois comprendre que les membres du comité, dont les signatures apparaissent sur le document, sont ceux qui seront sur l'enquête?

M. LAFONTAINE: Ce ne sont pas toujours les mêmes, mais ceux qui signent le rapport sont normalement ceux qui sont sur l'enquête.

M. PINARD: Alors, ceux qui vont faire enquête sur place, généralement sont bien informés de la situation qui prévaut. Dans le cas d'employés qui se plaignent d'avoir été congédiés.

M. LAFONTAINE: On pourrait penser à un moment donné qu'ils peuvent l'être. Mais il ne faut pas oublier qu'il y a déjà eu au-delà de 1,200 griefs dans la province de Québec et nous les avons réglés dans un temps record de trois mois. Celui-ci en était un. Disons qu'il y a peut-être eu certains gestes jugés trop vite d'un côté et d'un autre, parce qu'il n'y a rien de parfait sur terre. Mais comme je l'ai dit au député de Drummond, il y a eu des faits qui se sont révélés après cette chose.

M. PINARD: Après que ces faits nouveaux sont connus, est-ce que ce n'est pas la responsabilité du ministère de la Voirie d'envoyer devant la Commission de la fonction publique ce cas de grief pour qu'il soit jugé?

M. LAFONTAINE: Disons que le grief avait été porté par le syndicat des fonctionnaires et le représentant du syndicat des fonctionnaires a rencontré le chef du personnel de la Voirie et il a admis que cette personne devrait tout simplement et tout bonnement donner sa démission.

M. PINARD: Oui, mais l'employé Lauréus Bilodeau n'a pas donné sa démission. Il n'admet pas les faits qui lui sont imputés.

M. LAFONTAINE: On m'informe que le syndicat qui représente et qui défend l'employé en question, qui est le syndicat des fonctionnaires, admet les dires de la Voirie.

M. PINARD: Bien enfin, je dois accepter la parole du ministre.

M. LAFONTAINE: Disons que c'est une façon plus élégante de régler que de traîner quelqu'un...

M. PINARD: Parce que là, cela se fait par personnes interposées. On verra.

M. LAFONTAINE: A ce moment-là, l'individu ne souffre d'aucune façon de tache à son dossier. Je pense bien que c'est une façon humaine de régler un problème qui est probablement très humain.

M. PINARD: En tout cas, le ministre sait que je ne jugerais pas un cas qui est sub judice.

M. LAFONTAINE: Je ne le juge pas. Si le président me le permet, le député de Drummond dit: Je ne jugerai pas un cas qui est sub judice. Lui qui est un avocat, par exemple, me demande, pour un cas qui est sub judice, de porter un jugement. Je ne l'ai pas jugé, j'ai donné les renseignements le plus froidement possible, tels qu'ils m'étaient communiqués.

M. PINARD: J'ai demandé au ministre de la Voirie de me dire pourquoi la formation du comité n'a pas été...

M. LAFONTAINE: Parce qu'il y a eu des faits nouveaux qui se sont développés et présentement le ministère de la Voirie est en discussion avec le syndicat des Fonctionnaires, qui a pour mission de défendre cette personne-là, et il semblerait que le syndicat des Fonctionnaires accepte le bien-fondé des allégations du ministère de la Voirie. Alors, je pense bien que le député de Drummond ne me taxera pas à ce moment-là, de juger un employé que je ne connais pas d'ailleurs, qui est un parfait inconnu pour moi.

M. PINARD: J'aurais aimé que le ministre de la Voirie me réponde, dans le cas de M. Borgia, exactement de la façon qu'il m'a répondu...

M. LAFONTAINE: C'est ce que j'ai répondu hier. On a insisté pour avoir des détails.

M. LOUBIER: Il ne comprend pas encore...

M. LAFONTAINE: On a insisté. Si le député de Drummond veut que je continue, je vais lui donner plus de détails sur cette personne qu'il mentionne, que je ne connais pas, qui est un parfait inconnu pour moi. Je ne lui en veux pas.

M. LOUBIER: Il n'y a pas de lettre de ministre dans son dossier, ni du premier ministre.

M. PINARD: On verra. On verra. On verra qui s'objecte.

M. LE PRESIDENT: S'il vous plaît, pour le bénéfice du député de Beauharnois, il avait été entendu que les articles 1, 2, et 3 étaient acceptés, sous réserve d'une question de l'honorable député de Drummond, et je crois que le ministre de la Voirie vient de répondre à cette question. Maintenant, si l'on recommence le débat à ces articles 1, 2 et 3, acceptés, on recommence le débat en entier. Si les membres du comité sont d'accord, qu'on recommence.

M. LOUBIER: Non, non. Ils ont été acceptés hier.

M. LAFONTAINE: Ils ont été acceptés sous réserve de quelques détails. Non, ce n'est pas une question.

M. CADIEUX: Oui, c'est une question. Je veux savoir s'il est au courant de ce qui se passe dans le comté de Beauharnois, lorsque les journaux disent: Le patronage reprend vie, mécontentement des employés...

M. LAFONTAINE: Est-ce que je me suis opposé...

M. CADIEUX: M. Jean-Paul Ménard est impliqué directement d'avoir engagé deux employés...

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

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. CADIEUX: ... sans examen et sans concours.

M. LAFONTAINE: Quel journal?

M. CADIEUX: Non, je n'ai pas de journal. Les trois journaux de Valleyfield.

M. LOUBIER: Montrez-nous donc ça.

M. CADIEUX: Vous allez me les remettre.

M. LOUBIER: Il n'y a aucune date sur ces journaux-là. Il n'y a aucun nom de journal. Cela peut être un nom de journal de n'importe quelle région. Cela pourrait même être imprimé par le député de Beauharnois.

M. LAFONTAINE: Et deuxième chose, M. le Président, il n'est pas question de faire un débat sur le patronage à l'heure actuelle. Nous sommes en train d'étudier les crédits du ministère de la Voirie.

M. PINARD: M. le Président, une dernière question, sur l'article que j'avais réservé. Est-ce que le ministre de la Voirie pourrait me dire si M. Gérard Bergeron, qui est contremaître général dans la région de Drummond, a été engagé au ministère de la Voirie, après avoir passé un concours de la Commission de la fonction publique?

M. LAFONTAINE: Il avait passé son concours, en étant guillotiné en 1960.

M. PINARD: Ah, bon! Alors c'est une bonne raison pour le ministre.

M. LOUBIER: Je vais vous en citer d'autres.

M. PINARD: La loi étant ce qu'elle est maintenant, est-ce que le ministre n'aurait pas trouvé plus normal de faire passer un concours pour M. Gérard Bergeron? Je ne lui reproche pas de l'avoir employé. Je lui demande s'il a suivi toutes les dispositions de la loi, avant de l'employer.

M. LAFONTAINE: De la loi, oui. La Fonction publique a permis au ministre de la Voirie de l'engager.

M. PINARD: Est-ce qu'il y avait un numéro du concours. Est-ce que le ministre pourrait nous mentionner le numéro de concours auquel M. Gérard Bergeron aurait participé?

M. LAFONTAINE: Tout personnel ouvrier est engagé sous la signature du ministre de la Voirie.

M. LOUBIER: Il n'y a pas de concours pour cela.

M. PINARD: Il n'y a pas de concours pour le personnel ouvrier. C'est un règlement de la commission. Alors l'emploi d'un cantonnier ou d'un contremaître n'incite pas la passation d'un concours?

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond voudrait qu'on mette M. Bergeron à la porte ou s'il veut qu'on le garde?

M. PINARD: Non, non. Dans cela, je veux savoir si les règlements ont changé.

M. LAFONTAINE: Est-ce qu'il veut qu'on le garde?

M. LOUBIER: Quand il y avait du patronage, il n'y avait pas de règlement, vous le disiez vous-même.

M. PINARD: Oui, alors je veux savoir s'il en existe des règlements.

M. LOUBIER: Oui, oui, il y en a...

M. PINARD: Bien non, il n'y en a pas qui prévoient la passation d'un concours de la Fonction publique pour l'engagement d'un contre-maître général. Alors, c'est ce que je veux savoir.

M. LAFONTAINE: Voici, il n'y avait pas de règlement...

M. PINARD: Alors ce qui était péché dans notre temps, doit l'être dans votre temps.

M. LAFONTAINE: Est-ce que je peux continuer...

M. LOUBIER: Bien non, je vous dis qu'il y en a des règlements. Je vais vous les lire, trois pages.

M. PINARD: Alors, c'est ça que je demande.

M. LAFONTAINE: Il n'y en avait pas de règlements...

M. PINARD: Ne laissez pas intervenir votre collègue de Bellechasse trop souvent, parce qu'il mêle les cartes.

M. LOUBIER: Oui, il mêle les cartes. Je ne peux pas vous laisser dire ce que vous voulez dire. Vous n'êtes plus ministre de la Voirie pour faire ce que vous vouliez faire, dans le temps.

M. LAFONTAINE: Le règlement de la Fonction publique concernant le statut particulier du personnel de maîtrise des ouvriers n'a pas été inventé dans le temps des libéraux. Il n'y en avait pas. Cela existe depuis le nouveau gouvernement, celui qu'on taxe d'immobilisme, de patronage. Bien, c'est le gouvernement de l'Union Nationale, par sa Fonction publique, qui a accepté le 7 décembre 1967, par l'arrêté en conseil numéro 3353; « Chambre du conseil exécutif, Québec, 7 décembre 1967, présent, le lieutenant-gouverneur en Conseil, le règlement de la Commission de la fonction publique, concernant le règlement particulier du personnel de maîtrise, des ouvriers ».

UNE VOIX: C'est ça! Quel est le numéro?

M. LAFONTAINE: Il n'y en avait pas avant. D'accord?

M. PINARD: Je comprends. Est-ce que le ministre aurait l'obligeance de me donner le numéro?

M. LAFONTAINE: Il s'agit de l'arrêté en conseil numéro 3353. « Québec, le 7 décembre 1967. Copie conforme signée par le greffier du conseil exécutif, Jacques Prémont ».

M. PINARD: Il est publié maintenant. Est-ce que le ministre aurait une copie de cet arrêté?

M. LAFONTAINE: Non, je n'ai pas de copie.

M. PINARD: Le directeur du personnel en a peut-être une.

M. LAFONTAINE: Je n'en ai pas d'autres, c'est la seule que j'ai présentement. Si le député de Drummond le désire Je lui en ferai parvenir une.

M. PINARD: C'est la première fois que je vois le document. J'ai lu tous les autres, mais celui-là c'est la première fois que je le vois.

M. LAFONTAINE: Dans lequel on fixe les taux de salaires prenant effet le 4 avril 1966 et le 1er janvier 1967.

M. PINARD: A quel endroit est-il dit que le contremaître général est soustrait à l'obligation de passer un concours de la Commission de la fonction publique?

M. LAFONTAINE: J'ai dit qu'avant il n'y avait pas de réglementation.

M. PINARD: Oui, c'est ça!

M. LAFONTAINE: Et, en vertu de l'article 33 de la Loi de la fonction publique, tout le personnel ouvrier était engagé sous la signature du ministre de la Voirie.

M. PINARD: Sans concours.

M. LAFONTAINE: Sans concours.

M. PINARD: Alors c'est exactement ce qu'on faisait autrefois.

M. LAFONTAINE: Le député se souvient.

M. PINARD: Exactement comme c'était autrefois.

M. LAFONTAINE: Oui, mais pourquoi nous accuse-t-on de crime continuellement avec ces contremaîtres généraux? Est-ce qu'il y a quelqu'un qui est allergique aux contremaîtres généraux?

M. PINARD: Je ne vois pas pourquoi le député de Bellechasse faisait un si grand scandale avec l'engagement de M. Borgia alors qu'aujourd'hui on procède exactement de la même façon sans concours.

M. LOUBIER: ... C'est que ces gens-là et le député de Drummond en tête, se promenaient dans la province...

M. PINARD: A l'ordre, à l'ordre!

M. LOUBIER: ... et prétendaient qu'il n'y avait pas de patronage... On n'en fait pas. On retrouve des lettres du ministre de la Voirie du temps, le député de Drummond, des lettres de son chef qui nomme, par pur favoritisme un homme incompetent, sans expérience, dont on n'a pas besoin. Cela est scandaleux. Il ne comprend pas ça encore.

M. HAMEL: M. le Président, est-ce que le député de Drummond va admettre que dans le comté de Rouville, avant 1960, il y avait des employés de la Voirie et que l'ouvrage se faisait?

M. PINARD: Certainement, J'ai toujours...

M. HAMEL: Alors, engagement de tous les employés au 27 juillet 1960. M. Tessier, 27 juillet 1960; M. Cardinal, 1er août 1960; M. Forest, 1er août 1960; M. Courtemanche, juillet 1960; M. Roland Saint-Jean, novembre 1962; M. Doucet, avril 1964; M. Lebleu, 29 novembre 1960; M. Simon Mercure, 20 avril 1961; M. Roland Séguin, 15 mars 1963; M. Jacques Massé, 5 mai 1964; M. Jean Charland, 15 mai 1961; M. Georges Ferland, 11 mai 1963...

UNE VOIX: Combien ont été remerciés de leurs services?

M. HAMEL: On n'en a pas gardé un seul d'avant 1960. Bon! Il y en avait de la voirie avant que vous arriviez dans Rouville?

M. PINARD: Est-ce que le ministre admet que de tout temps, au ministère de la Voirie, ce n'était pas nécessaire de les congédier, automatiquement ils s'en allaient quand ils avaient à choisir un gouvernement.

M. HAMEL: Bien voyons donc!

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

UNE VOIX: Il est encore pire qu'on pensait.

M. PINARD: Je suis prêt à admettre ça et je voudrais que le ministre actuel de la Voirie admette la même chose parce qu'il sait que c'est vrai. Automatiquement...

M. LOUBIER: Il n'y en a pas un dehors, c'est ça la différence.

UNE VOIX: C'est le syndicat qui vous a empêchés de les mettre dehors.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. CADIEUX: M. le Président, c'est la Sûreté provinciale qui a été obligée de les protéger pour qu'ils ne soient pas remerciés.

M. LOUBIER: Cela doit être aussi bon que les articles que vous avez voulu nous montrer tantôt avec les dates et les numéros...

M. CADIEUX: ... le mois d'avril, le mois de mars...

M. LOUBIER: Ce n'est pas ceux que vous m'avez montrés.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Articles 1, 2, 3, adoptés. Poste budgétaire 4, on revient à la page 195.

M. LAFONTAINE: M. le Président.

UNE VOIX: Vous les congédiez en bloc.

UNE VOIX: Nous, nous ne sommes pas capables de les congédier, c'est ça qui est le plus difficile.

M. LE PRESIDENT: Indemnité aux accidentés ou à leurs dépendants et soins médicaux. Poste budgétaire 4, à la page 195.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a des questions sur l'indemnité aux accidentés?

M. LE PRESIDENT: A la page 195, poste 4.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait me dire si les indemnités qui ont été payées aux victimes de l'accident du pont de Trois-Rivières l'ont été à même son budget ou si

cela a été Imputé au budget de la Corporation du pont de Trois-Rivières?

M. LAFONTAINE: Les accidents qui sont arrivés à ce moment-là sont arrivés en 1964.

M. PINARD: La Corporation était existante.

M. LAFONTAINE: Alors, cela a dû être payé, je pense, par la Corporation du pont de Trois-Rivières et non par le ministère de la Voirie.

M. LE PRESIDENT: Poste 4, adopté. Cinq: Subventions.

M. KENNEDY: Adopté.

M. MAILLOUX: Le pourcentage payé l'est évidemment suivant les revenus des corporations.

M. LAFONTAINE: Il y a tellement de demandes que ce ne devrait pas être un budget de \$4 millions mais un budget de \$20 millions. Par contre, on a pris le budget qui est à \$1,900,000 et on l'a monté à \$4,400,000. On a présentement des demandes pour \$15 millions, selon ce que me dit M. Langevin.

M. MAILLOUX: Que payez-vous? 50% ou 75%?

M. LAFONTAINE: Cela dépend. Parfois 50%, parfois 100%. Il n'y a pas de barème établi.

M. KENNEDY: Tout dépend de la situation financière.

M. LAFONTAINE: La situation financière etc... Disons que le député de Taillon doit être bien bon puisqu'il a eu une subvention de \$300,000 dans son comté.

M. LAFONTAINE: Cinq, adopté. Six: Dépenses diverses ou imprévues.

M. LAFONTAINE: C'est n'importe quoi qui n'est pas prévu. Subvention à l'Association canadienne des bonnes routes, qui est ordinaire, \$13,600. Location d'espace, frais de transport, installation de maquettes du ministère de la Voirie, montants et frais en voie de publication, projetés pour la région du réseau routier. Ces maquettes seront montrées à différentes expositions régionales du Québec qui auront lieu en 68/69, \$5,000. Rénovation du kiosque de la Voirie, aménagement des nouvelles maquettes pour les projets routiers régionaux,

\$4,000. Réceptions à l'occasion d'ouvertures officielles de nouvelles routes et visites de visiteurs étrangers et de journalistes sur les chantiers de la Voirie, \$10,000. Autres dépenses imprévues, \$15,400. Pour un total de \$48,000.

M. LE PRESIDENT: Six, adopté?

M. LOUBIER: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Dépenses en immobilisation. Poste 7: Construction et réparation de routes et de ponts permanents. On peut retourner à la page 199 et adopter article par article. Articles 1 à 7: Construction et réparation de routes.

M. PINARD: S'il y a des remarques générales à faire à l'article « construction et immobilisations », envoyez.

M. KENNEDY: Je voudrais simplement savoir si le ministre pourrait me fournir l'information que je lui ai demandée hier soir, concernant le prolongement de la route no 3 à travers la réserve indienne de Caughnawaga.

M. LAFONTAINE: On espère que le sous-ministre est aussi optimiste que moi.

M. KENNEDY: Bien oui mais cela fait quand même à peu près six ans que l'on attend.

M. LAFONTAINE: C'est plus que ça. Voici ce qui est arrivé dans le passé. C'est un territoire fédéral, car c'est une réserve indienne. Vous savez ça mais cela situe le problème. Maintenant, le chef du village est M. Andrew Delisle. Si nous pouvions avoir l'accord de ce chef, les travaux seraient déjà faits. Alors, ce sur quoi le ministère de la Voirie travaille présentement, c'est de tenter d'avoir des liens amicaux avec le chef Delisle, de tenter de comprendre les problèmes qui surviennent dans sa réserve de Caughnawaga. Nous avons jusqu'à maintenant nettoyé le long de la Voie maritime, comme je le précisais hier soir. Nous avons réparé de petites sections de routes aussi. Dans une semaine ou deux, nous en paverons un autre bout.

Autrement dit, nous tentons d'avoir des relations de bon voisinage, il y a des rencontres, c'est le sous-ministre lui-même qui est chargé spécifiquement de ça, parce qu'il m'a promis qu'il réussirait à régler le problème.

M. CADIEUX: Est-ce que le sous-ministre a formé un comité pour ça?

M. LAFONTAINE: Il a beaucoup de considération pour le chef de Caughnawaga et je pense bien qu'avec son habileté et la compréhension du maire de Caughnawaga,

M. CADIEUX: Surtout qu'il vient de Valleyfield, le sous-ministre, il connaît le problème.

M. LAFONTAINE: Il vient du comté du député de Beauharnois.

M. KENNEDY: Ce petit bout de chemin retarde tout un développement et le reste de l'installation au port de Valleyfield, de Canada Steamship Lines. Cela va créer des embouteillages fantastiques.

M. LAFONTAINE: Complètement d'accord. Mais présentement, les relations ministère de la Voirie, réserve de Caughnawaga, se sont beaucoup améliorées, comparativement au passé.

Maintenant, nous ne sommes pas rendus au point final des négociations. Mais je pense qu'avant peu...

M. KENNEDY: Je ne peux que souhaiter que vous arriviez à une entente...

M. LAFONTAINE: Disons que nous le souhaitons tous.

M. KENNEDY: ... qui puisse aussi satisfaire les exigences des gens de la réserve indienne, afin que ceux-ci puissent consentir à céder le terrain nécessaire au prolongement...

M. LAFONTAINE: Ils ont fait parvenir au sous-ministre une liste de toutes les choses qu'ils désiraient avant de discuter de cette route - 1 à . Il y a à peu près 40% de leurs demandes de remplies. Nous espérons que lorsque nous aurons atteint 100% de leurs demandes, ils nous donneront la permission de passer. Mais il faut que le député comprenne que nous n'avons aucun droit dans une réserve indienne.

M. KENNEDY: Je comprends tout cela, mais je veux savoir...

M. LAFONTAINE: C'est un jeu de diplomatie.

M. KENNEDY: ... si les démarches avancent.

M. LAFONTAINE: D'accord. Comme le sous-ministre vient de m'informer, sur la liste pro-

posée, 40% des travaux demandés ont été faits.

M. KENNEDY: Parce qu'à la suite d'une déclaration du président de Canada Steamship Lines, à l'effet que lors du maximum de leurs activités au port de Valleyfield, il y aura environ 150 camions par jour qui partiront de Valleyfield pour se rendre à Montréal livrer la marchandise. Alors, cela veut dire 300 camions aller et retour — parce que ces camions doivent revenir à Valleyfield — cela cause un embarras assez considérable à la ville de Châteauguay-Centre qui doit...

M. LAFONTAINE: Disons que dans cette section-là il y a seulement cela qui n'est pas fait, à cause justement de la réserve.

M. KENNEDY: C'est ça. C'est ce bout-là qui bloque tout.

M. LAFONTAINE: Nous avons élargi la route 3 et la route 4 et tout est en bon ordre.

M. KENNEDY: Les routes 3 et 4, ce sont des améliorations considérables.

M. LAFONTAINE: Si je me fie à l'optimisme du sous-ministre, je pense bien que d'ici un an, l'affaire va être réglée, et l'affaire va être faite.

M. CADIEUX: Comme vient de le souligner le député de Châteauguay, en parlant des camions de Canada Steamship Lines au port de mer, à Valleyfield, il réclame à grands cris aussi le parachèvement d'une nouvelle route dans le rang double. Est-ce qu'il y a des prévisions pour cela? Parce qu'il y a des travaux qui ont été commencés de chaque côté de la route. Est-ce que cette année on peut vous demander combien sera dépensé pour cela?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. CADIEUX: Mais il y a quelque chose qui va se faire?

M. LAFONTAINE: Oui, cela va bouger.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre voudrait me dire si, dans la route 15, la section de Cap-à-l'Aigle va être terminée cette année?

M. LAFONTAINE: Le programme n'est pas définitif encore.

M. MAILLOUX: M. le Président, sans être définitif, je pense que...

M. LAFONTAINE: On en a déjà parlé, la route 15 est une artère très importante de la province, c'est une route numérotée...

M. MAILLOUX: En dehors du tourisme, il demeure que pour la circulation lourde qui se dirige vers Manicouagan et Outardes, ça n'a aucun sens que le village de Cap-à-l'Aigle soit laissé dans l'état où il est présentement. Il y a eu une section de faite en 1965, pour la moitié du parcours de cinq milles, je pense, mais il reste deux milles et demi. Si le ministère attend après une entente des particuliers de Cap-à-l'Aigle ou des estivants qui sont là, il n'y aura jamais d'entente. Il faut qu'il prenne sa responsabilité. Les ingénieurs ont fait des tracés qui, je pense, sont logiques. Mais je voudrais insister en disant qu'il n'est pas normal qu'une route soit laissée dans un tel état. Je pense qu'il y a douze ou treize pieds de chaussée pour des vannes qui circulent chargées du poids qu'on connaît. Le cas de Cap-à-l'Aigle, je pense que tous les officiers du ministère le connaissent.

Sur la route 15 également, dans le comté voisin du mien, le comté de Montmorency, est-ce qu'à l'entretien on pourrait me dire si une couche de revêtement sera posée entre les côtes de la Miche, côte Saint-Joachim, et la ligne de Charlevoix? Il y a huit ou neuf milles qui sont impraticables.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député voudrait répéter sa question?

M. MAILLOUX: Je demande si le ministère cette année, à l'entretien, posera une couche de revêtement entre les hauteurs des côtes de la Miche à la ligne de Charlevoix? Il y a une section de sept ou huit milles qui est impraticable dans le comté de Montmorency.

M. LAFONTAINE: Malgré que je ne vois aucune objection à répondre au député, je dois simplement lui souligner que cet article-là a déjà été voté. Mais tout de même, je n'ai pas d'objection à répondre.

M. MAILLOUX: Non, il ne faudrait pas recommencer. Je n'avais que deux ou trois questions pour des routes numérotées, pas des projets de municipalités. Sur la route 16, de la ligne de Dubuc vers le fleuve Saint-Laurent, est-ce qu'il y a...

M. LAFONTAINE: Route 16...

M. MAILLOUX: De Sagard en revenant vers Saint-Siméon.

M. LAFONTAINE: \$40,000 de prévus.

M. MAILLOUX: Pour un nouveau contrat ou pour un contrat d'asphalte?

M. LAFONTAINE: Recouvrement.

M. MAILLOUX: Dans Sagard.

M. LAFONTAINE: Il faudrait voir l'ingénieur de district.

M. MAILLOUX: Il y a un autre cas que je voudrais souligner à l'attention du ministère, c'est l'entrée de Saint-Urbain, qui a été construite en 65/66. Il y a une population de 2,500 personnes qui se dirige tous les jours vers Baie-Saint-Paul, vers l'hôpital. La couche d'asphalte n'a pas été posée encore et puis il reste une section d'un demi-mille qui, franchement...

M. LAFONTAINE: Promis! Un demi-mille, promis.

M. MAILLOUX: Pardon?

M. LAFONTAINE: Un demi-mille, promis!

M. MAILLOUX: Un demi-mille de construction.

M. LAFONTAINE: Ah! de construction.

M. MAILLOUX: C'est-à-dire qu'il y a trois quarts de mille dont la forme...

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas dans le roc épouvantable...

M. MAILLOUX: Disons qu'il y a passablement de traces de vache. Il y a trois quarts de mille qui sont faits depuis deux ans et qui ne sont pas asphaltés. Il y a environ un demi-mille...

UNE VOIX: Ce qui est dit est dit!

M. MAILLOUX: Il y a trois quarts de mille de faits et qui ne sont pas asphaltés, de la route 56 vers le parc national.

M. LAFONTAINE: Trois quarts de mille qui sont faits et qui ne sont pas asphaltés, nous allons le faire.

M. MAILLOUX: Bien disons que le ministre du Tourisme va m'appuyer, parce que tous ses clients s'en vont vers le parc de Saint-Urbain et là réellement il y a une montagne de poussière.

M. LAFONTAINE: Il faudrait que le député comprenne que le budget du ministère de la Voirie ne servira pas au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

M. LOUBIER: Eh bien!

M. LAFONTAINE: Vu qu'il semble sympathique à la cause du député de Charlevoix, je pense bien qu'on va accepter sa représentation.

M. LOUBIER: Ce n'est pas ma recommandation, c'est la recommandation du député de Charlevoix. Cela a du bon sens!

M. LAFONTAINE: Cela a du bon sens, d'accord.

M. KENNEDY: M. le Président, J'aurais une question supplémentaire. Les 60% qui restent à faire dans la réserve indienne de Caughnawaga représentent quelle somme d'argent à peu près? Ecoutez, à \$10,000 près, ça va faire l'affaire.

M. LAFONTAINE: Même \$11,000? Environ \$40,000.

M. KENNEDY: Cela, ce sont les 60% qui restent à exécuter de la liste demandée. Je me demande, à ce moment-là, si le montant n'étant pas considérable par rapport à l'ensemble du budget du ministère, s'il n'y aurait pas possibilité de considérer ces travaux-là comme étant une priorité.

M. LAFONTAINE: C'est considéré...

M. KENNEDY: Cela bloque nécessairement toute une région...

M. LAFONTAINE: Je dirais au député que le sous-ministre a rencontré le chef indien avec son conseil et avec le divisionnaire et on a fait une liste de priorité. On s'est engagé vis-à-vis de la réserve de faire ça. C'est commencé, puis parce qu'ils n'ont pas confiance au ministère de la Voirie. Ils prétendaient que le ministère de la Voirie n'avait jamais donné suite à leurs demandes dans le passé. Présentement, nous tentons de leur montrer que nous sommes sincères Vis-à-vis d'eux, que nous tentons de leur donner un service routier parce que dans le fond, je disais tout à l'heure, la voirie, c'est un service au public voyageur et tout le monde peut passer dans la réserve indienne de Caughnawaga. Je pense bien que, lorsque nous aurons assumé toutes nos ententes avec la réserve indienne, je peux compter sur la bonne foi du chef, M. Délisle, pour nous donner la permission.

M. KENNEDY: Je pense bien qu'une fois que tout sera réalisé, il y aura entente. Je veux savoir si la priorité s'étend sur une période de cinq ans?

M. LAFONTAINE: Non, non.

M. KENNEDY: Est-ce qu'il y a possibilité d'exécuter, disons, en 1968...

M. LAFONTAINE: Cette année, ce que nous avons fait, nous avons couru au plus pressé; ce que nous étions capables de faire, nous l'avons fait. Ce qui n'était pas préparé, nous l'avons préparé et le plus tôt possible que nous allons être capables de leur donner ce qu'ils nous ont demandé, nous allons le faire et à ce moment-là nous discuterons à nouveau du passage de la fameuse route.

M. KENNEDY: ... le plus tôt possible, dans un délai assez rapproché.

M. LAFONTAINE: Disons le plus rapproché possible. Disons que ce n'est pas le ministère de la Voirie qui freine; au contraire, le ministère de la Voirie met tout en oeuvre pour réaliser cette chose-là.

M. KENNEDY: D'accord.

M. LAFONTAINE: Maintenant, la décision demeure toujours la décision de M. Delisle, qui est le chef, et de son conseil.

M. KENNEDY: Cela, c'est un autre problème.

M. LAFONTAINE: Nous espérons qu'en ayant montré notre bonne foi vis-à-vis de la réserve indienne, que celle-ci comprenne aussi les problèmes du ministère de la Voirie et nous donne la permission de passer.

M. KENNEDY: A ce moment-là ça ne sera pas le gouvernement, l'un ou l'autre, qui aura à porter l'odieux d'une situation qui est intenable.

M. LAFONTAINE: Même le sous-ministre a envoyé une note de sympathie au chef Delisle, avant-hier, à cause du décès de sa mère.

M. KENNEDY: Il m'a fait part de ça et j'ai envoyé un télégramme ce matin.

M. LAFONTAINE: Je ne savais pas qu'elle était décédée, alors je lui offre...

M. KENNEDY: Je coopère avec vous pour maintenir les relations cordiales.

M. LAFONTAINE: Je lui offre aussi moi-même mes sympathies à l'occasion du décès de sa mère.

M. LE PRESIDENT: Article 1: Construction, adopté?

M. PINARD: Non, non. Alors, est-ce que le ministre peut nous dire comment il se fait que les dépenses capitales du ministère de la Voirie sont tellement diminuées, depuis deux ans? Est-ce que le ministre peut nous dire ce qui a fait que le ministère des Finances n'a pu lui accorder tous les crédits demandés?

Qu'est-ce qu'il a l'intention de réaliser ou de parachever avec la somme de \$112,192,400?

M. LAFONTAINE: Disons que, pour répondre à la première partie de la question du député de Drummond, je n'ai pas l'intention de faire un tour mondial et de lui expliquer pourquoi...

M. PINARD: Non, c'est dans le Québec que je pose des questions.

M. LAFONTAINE: Je comprends, mais on est interdépendant dans le monde à l'heure actuelle et je n'ai pas l'intention de lui expliquer pourquoi il y a eu une dévaluation de la livre anglaise.

M. PINARD: Mon Dieu Seigneur!

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas l'intention de lui dire pourquoi il y a eu une dévaluation de l'argent sud-américain. Je n'ai pas l'intention de lui expliquer pourquoi le gouvernement du Canada est obligé d'aller emprunter sur les marchés européens, en euro-dollars, ou autres façons d'emprunter. Disons que présentement l'économie mondiale...

M. KENNEDY: Il serait peut-être intéressant si le ministre nous expliquait le mécanisme de tout ça.

M. LAFONTAINE: Disons que j'aimerais mieux entendre le député parce que lui-même est un comptable et je pense bien que les paroles que je viens de dire résonnent à son cœur. Il connaît exactement le problème.

M. KENNEDY: Pas mal!

M. LAFONTAINE: C'est un problème à

l'échelle mondiale. Le gouvernement actuel fait tout son possible pour en donner le plus possible. Par contre, il ne faut jamais oublier que les sommes que le gouvernement dépense sont des sommes des contribuables et il y a un dosage de taxes, disons, à appliquer si on ne veut pas jeter l'économie par terre.

M. PINARD: Alors, qu'est-ce que le ministre va entreprendre comme nouveaux travaux, à même le budget de \$112,192,400?

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député veut que je lui donne quelques grandes lignes?

M. PINARD: S'il s'agit de travaux déjà amorcés et qu'il reste à parachever ou s'il y a des grands projets qui doivent être réalisés par le nouveau gouvernement?

M. LAFONTAINE: Disons que je peux vous dire à même cette somme-là de \$112,192,400... Disons qu'aux retenues sur les contrats payés à l'avance aux productions de bons de garantie, nous sommes obligés de payer \$225,000. Retenues sur les contrats de 67/67, à 7%, \$2,500,000; les expropriations, \$13,400,000; expropriations, services professionnels, \$1 million; déplacement d'utilités publiques, \$1 million; traitement du personnel permanent du service de construction, ingénieurs résidents, surveillants, expropriateurs, etc, \$9,892,740; arpentage, surveillance, chaînes, hommes de mire, etc, \$8 millions; ingénieurs-conseils, \$3 millions; frais de voyage du personnel permanent et ouvriers, \$2 millions; contrats commencés en 67/68 à terminer en 68/69, \$18,846,530; travaux de réfection occasionnés par le drainage, y compris les travaux à contrats ou à la journée, commencés en 67/68 et à terminer en 68/69, \$1 million; approches de ponts, construction et réfection de ponts et ponceaux à la charge du ministère de la Voirie, y compris les travaux I contrat et à la journée commencés en 67/68 et à terminer en 68/69, \$1,001,423. Plans de développement de l'est du Québec, \$2 millions; travaux à la journée commencés...

M. PINARD: Qu'est-ce que sont les plans de développement de l'est du Québec?

M. LAFONTAINE: BAEQ.

M. PINARD: BAEQ?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Alors, le ministre a répondu

ce matin qu'il n'intervenait pas dans le réseau routier recommandé par le BAEQ, que c'était financé par un accord conjoint fédéral-provincial.

M. LAFONTAINE: Le ministre a dit ça? Jamais.

M. PINARD: Oui, parce que vous avez répondu ça au député des Îles-de-la-Madeleine, hier soir.

M. LAFONTAINE: Jamais.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Non, le député de Drummond a certainement mal compris.

M. PINARD: Est-ce que le ministre dit qu'il y aura une somme de \$2 millions...

M. LAFONTAINE: Oui, oui.

M. PINARD: ... qui sera affectée au réseau routier...

M. LAFONTAINE: Certainement.

M. PINARD: ... recommandée par le rapport du BAEQ? C'est tout ce que le ministre...

M. LAFONTAINE: C'est \$2 millions, plus la partie du fédéral qui donne, je pense, \$4,500,000. De mémoire, je cite de mémoire...

M. PINARD: Alors, la somme de \$6,500,000 à quelques centaines de milliers de dollars près, qui est mentionné dans le rapport du BAEQ, comprend déjà les \$2 millions dont parle le ministre de la Voirie? Cela ne fera pas cher...

M. LAFONTAINE: \$2 millions pour le réseau routier...

M. PINARD: ... pour le réseau routier dans une partie de la province.

M. LAFONTAINE: Cela comprend la part du fédéral et la part du provincial. Maintenant, je dois dire au député de Drummond, par exemple, que ça n'inclut pas la route 6 qui est pavée.

M. PINARD: ... Non, ce n'est pas...

M. LAFONTAINE: C'est dans la même partie, c'est dans le même territoire.

M. PINARD: Il y a un article budgétaire séparé pour ça.

M. LAFONTAINE: Oui, l'autre partie de la route 6. Mais le programme fédéral-provincial ne comprend pas la route 6 et je pense que la route 6 fédérale-provinciale comprend une somme de \$6,112,000. cette année.

M. PINARD: C'est un plan conjoint séparé.

M. LAFONTAINE: D'accord. Mais c'est tout de même de l'argent dépensé dans le territoire qui est maintenu ou est soutenu par le BAEQ.

M. PINARD: Où sont dépensés les \$2 millions dont le ministre a parlé tantôt?

M. LAFONTAINE: Dans les comtés de Bonaventure, de Gaspé-Sud, de Matapédia.

M. PINARD: Dans Bonaventure, combien d'argent sera affecté aux travaux routiers? Aux travaux de construction?

M. LAFONTAINE: \$650,000 dans Bonaventure. \$650,000 dans Gaspé-Sud; Matapédia, \$500,000. Un instant. Il y a un engagement de \$1,075,000 dans Bonaventure, un de \$1,332,000 dans Gaspé-Sud et un de \$1,480,000 dans Matapédia. Je dois souligner au député de Drummond que ça ne comprend pas l'élimination d'un couple de passages à niveau que nous avons dans cette région.

M. PINARD: Cela fait l'objet d'un poste budgétaire séparé.

M. LAFONTAINE: Je comprends, mais une faudra pas croire que le gouvernement va dépenser simplement \$2 millions en Gaspésie. Il dépense \$6 millions en vertu de l'entente fédérale-provinciale pour la route 6 Matane-Gaspé et il dépense, sur le reste de la route 2, \$5 millions et un peu plus. Cette année, sur la route 6. Mais ce n'est pas entré dans l'entente du BAEQ. C'est un programme spécial, qui fait tout de même partie du territoire du BAEQ. En cinq ans, nous allons dépenser \$21 millions.

M. COURCY: Combien aux Îles-de-la-Madeleine?

M. LOUBIER: On a répondu hier. Le ministre de la Voirie fait du favoritisme dans ces trois comtés. Qu'est-ce qui se passe?

M. LAFONTAINE: C'est parce que ce sont trois députés libéraux.

M. LOUBIER: Ah, bon! \$5 millions, cette année, dans trois comtés.

M. COURCY: N'oubliez pas, M. le Président, que le programme a été préparé de 1963 à 1966 et qu'il a été remis au gouvernement le 5 juillet 1963.

M. LOUBIER: Nous passons à l'action et lui prend les décisions. On passe à l'action, on étudie les décisions.

M. LAFONTAINE: Je dois dire à l'ancien ministre à l'Agriculture...

M. COURCY: Nous avons le projet préparé, tout cuit.

M. LOUBIER: Ce n'est pas ce que le député de Matapédia disait du BAEQ. Vous vous souvenez de ce que votre collègue, le député de Matapédia, disait pour vos études de 1963 à 1966.

passons à l'action.

M. COURCY: Peut-être que la Matapédia va être reconsidérée si on s'entend?

M. LAFONTAINE: Oui, très considérée. Maintenant, je dois dire à l'ancien ministre de l'Agriculture que, vu qu'il a parlé tout à l'heure des Iles-de-la-Madeleine, ce n'est pas à cause du ministère de la Voirie si nous ne dépensons rien, mais c'est parce que le BAEQ n'a rien recommandé relativement aux Iles-de-la-Madeleine. C'est pour ça que nous n'avons rien mis sur le budget.

M. COURCY: C'est une bonne chose à savoir. Pour que les gens qui ont travaillé au BAEQ sachent que cela dépend d'eux, s'il n'y a rien qui se fait aux Iles-de-la-Madeleine, en voirie.

M. PINARD: Quels sont les grands projets nouveaux que le ministre entend réaliser? Les projets nouveaux, je spécifie bien.

M. LAFONTAINE: Bien, les projets nouveaux, disons...

M. PINARD: En dehors de la route transcanadienne, évidemment.

M. LAFONTAINE: Oui, la Transcanadienne, c'est un article spécial.

M. CADIEUX: \$3,000,000?

M. LAFONTAINE: \$3,200,000.

M. LOUBIER: Répartis sur dix ans.

M. LAFONTAINE: En ce qui concerne les projets nouveaux, on les continue toujours. Le boulevard Métropolitain de Québec, on ne peut pas dire que c'est un projet nouveau.

M. PINARD: Combien d'argent sera dépensé au parachèvement du boulevard Métropolitain?

M. LAFONTAINE: Il est commencé depuis 1959. Pour le boulevard Métropolitain de Québec, il n'y a pas aucun article.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait nous donner, par ordre d'importance, les grands projets?

M. LAFONTAINE: Disons par ordre d'importance, je cite de mémoire tout le complexe près du pont de Québec.

Il a ridiculisé ça au dernier degré et nous, nous

M. PINARD: Combien d'argent sera affecté, par exemple, au boulevard Champlain, pour le parachever jusqu'au nouveau pont de Québec, cette année?

M. LAFONTAINE: Tout le ramblai qui a été pris dans le complexe G, par les Travaux publics, a été acheté par le ministère de la Voirie.

M. PINARD: Oui, on peut le dire.

M. LAFONTAINE: Et nous avons prévu \$150,000 de plus. De plus il y a 200,000 verges des approches du pont de Québec qui vont...

M. PINARD: Oui, mais le ministre doit avoir une liste des grands travaux qui vont être exécutés par région. Il y a dix régions dans la province de Québec.

M. LAFONTAINE: Je comprends. J'ai beaucoup de documents.

M. PINARD: Oui, mais le ministre devrait avoir un cahier comme j'avais l'habitude d'avoir.

M. LAFONTAINE: Disons que je ne procède pas de la même façon que l'ancien ministre de la Voirie.

M. PINARD: Je sais pourquoi, parce que le ministre ne veut pas que je le retrouve.

M. LAFONTAINE: Ah! non, mon Dieu Seigneur.

M. LOUBIER: Voyons, ce n'est pas gentil, cela.

M. PINARD: Chacun sa méthode de travail.

M. LAFONTAINE: C'est ma méthode de travail.

M. PINARD: Je comprends.

M. LAFONTAINE: Disons que dans le comté de Chauveau, par exemple, voies périphériques du boulevard Métropolitain.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Terrassement et gravelage de la construction de la section à voies divisées comprise entre les routes 54-B et Sainte-Claire, dans Charlesbourg et Charlesbourg-Ouest, 2.15 milles, \$1 million. Carrefour du boulevard Laurention et route 54, \$240,000. Troisièmement, viaduc sur la route 54-B au chemin de fer CN, \$400,000. Viaduc sur la 1re Avenue, route 54-C, \$200,000, revêtement bitumineux dans Charlesbourg et Giffard, sur une section en construction de 1.8 mille, \$30,000, pour un total de \$20,870,000.

Les approches du pont Papineau, dans la ville de Laval et la ville de Montréal, \$700,000.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait commencer par la région de Québec?

M. LAFONTAINE: Oui, mais c'est parce que je vais être obligé de revenir.

M. PINARD! Vous l'avez région par région.

M. LAFONTAINE: Dans le comté de Louis-Hébert, par exemple...

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: ... béton bitumineux, couche finale, à raison de 250 livres par verge carrée, pour le boulevard Charest, dans Sainte-Foy, 4.25 milles pour \$100,000. Bétonbitumineux, au carrefour du chemin du Vallon...

M. PINARD: C'est quelle partie du boulevard Charest, la partie qui va du côté de l'aéroport? Est-ce que c'est la voie de ceinture qui va Jusqu'à Cap Rouge? Non?

M. LAFONTAINE: C'est le boulevard Charest..

M. PINARD: Le boulevard Charest.

M. LAFONTAINE: A partir de la côte Saint-Sacrement jusqu'au boulevard Duplessis. Béton bitumineux au carrefour du chemin du Vallon, travaux de terrassement, coût \$45,000; travaux de protection, gazonnement de terre-plein, routes et carrefours \$150,000; échangeurs à l'approche nord du futur pont de Québec, dans Sainte-Foy, viaduc, terrassement et gravelage, \$3 millions; carrefour du boulevard Henri IV et de l'avenue Scott, dans Sainte-Foy, travaux de drainage \$2,000; carrefour boulevard Laurier, chemin Sainte-Foy, Sillery extension des travaux jusqu'à l'Industrielle, 0.15 mille, \$15,000; deuxièmement, éclairage et gazonnement \$28,000; troisièmement, béton bitumineux, couche finale, \$10,000; carrefour du boulevard Laurier, rue Maguire, à Sillery, voie de refuge et feux de circulation, \$50,000; boulevard Champlain à Sillery, 1) feux de circulation sur section construite en 1967, \$15,000; 2) protection des ouvrages et gazonnement sur certaines sections, \$55,000; 3) prolongement vers l'ouest \$150,000, pour un total de \$3,620,000.

M. PINARD: Sur le boulevard Champlain, combien d'argent sera dépensé? Pour continuer le boulevard Champlain en direction du pont de Québec? Est-ce \$150,000.

M. LAFONTAINE: C'est \$150,000.

On est pratiquement rendu au pont de Québec. En plus de cela, il y a tout le terrassement qui vient du complexe G.

M. PINARD: Et en aval, en direction du pont?

M. LAFONTAINE: Du pont de Québec. Alors, il y a le terrassement, l'excavation, disons du pont de Québec, l'excavation du complexe G, plus \$150,000 pour le boulevard Champlain.

M. PINARD: Oui, cela, c'est en direction du nouveau pont de Québec?

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. PINARD: Mais en aval, du côté du port de Québec, est-ce qu'il y a des sommes d'argent qui vont être dépensées cette année?

M. LAFONTAINE: Non.

M. PINARD: Est-ce qu'éventuellement le ministère envisage de percer...

M. LAFONTAINE: Oui, absolument.

M. PINARD: ... soit par tunnel ou bien par

voie élevée, de façon à aller se raccorder avec le boulevard qui éventuellement deviendra le boulevard des Grèves.

M. LAFONTAINE: Les études sont commencées là-dessus selon M. Perron et d'ici peu de temps, ils vont recommander l'engagement d'un ingénieur-conseil pour préparer les plans définitifs.

M. PINARD: Alors, vous n'avez pas d'argent prévu au budget de cette année pour ça?

M. LAFONTAINE: Non. Excepté que dans la préparation des plans, sur les honoraires, l'argent a été prévu.

M. PINARD: Le projet de faire le boulevard des Grèves, est-ce que cela avance rondement ça, ou bien si...

M. LAFONTAINE: C'est dans le même projet.

M. PINARD: C'est un projet qui est évalué à combien?

M. LAFONTAINE: A partir du parlement jusque là, \$20 millions.

M. PINARD: Jusqu'à?

M. LAFONTAINE: Jusqu'à Beauport.

M. PINARD: Jusqu'à Beauport. Est-ce que le gouvernement provincial et le ministère de la Voirie ont conclu l'entente avec le Conseil des ports nationaux et le gouvernement fédéral, pour l'acquisition des battures de Beauport?

M. LAFONTAINE: Les pourparlers sont très avancés mais il n'y a aucune entente de convenue présentement avec eux.

M. PINARD: Est-ce que le ministère s'est fait donner des droits ou des privilèges, de façon à éviter toutes spéculations ou toutes constructions, avant qu'une décision finale ne soit prise conjointement par les deux gouvernements, pour la réalisation du boulevard des Grèves. Parce que s'il fallait que l'entreprise privée se mette à construire d'une façon ou d'une autre, ça monterait les frais?

M. LAFONTAINE: Disons, que nous sommes en pourparlers avec le gouvernement fédéral, relativement à cette partie-là, Mais tant que les pourparlers n'aboutiront pas, il est assez dif-

ficile pour le ministère de la Voirie de s'engager dans une chose qui coûterait de l'argent au trésor public, sans savoir si ça aboutirait à l'autre bout. C'est ce qui empêche présentement le ministère de la Voirie d'agir dans cette optique. Il faut en plus de ça passer à travers la cour du CNR et nous ignorons à quelle place passer et si le CNR va nous laisser passer.

M. PINARD: Est-ce que le projet dont je parle fait partie de tout l'aménagement de l'aire numéro 10?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Alors, est-ce que le ministre a pris connaissance de la déclaration qui a été faite par M. Benoît, vice-président du CPR disant que le CPR attendait la décision du ministère de la Voirie de réaliser le plan routier, le réseau routier prévu. Alors...

M. LAFONTAINE: Je pense bien d'après M. Perron, que M. Benoît en faisant cette déclaration ne parlait pas du même problème. Il parlait des traverses à niveau qui sont situées dans la ville de Québec.

M. PINARD: Oui, mais c'est quand même un problème très urgent que ces passages à niveau à plusieurs endroits.

M. LAFONTAINE: Oui, mais c'est un problème qui est relié à l'enquête sur la circulation dont nous n'avons pas encore reçu de rapport.

M. PINARD: C'est l'enquête de circulation faite par la firme Vandy-Jobin-De-Leuw-Cather & Associés.

M. LAFONTAINE: C'est ça.

M. PINARD: Est-ce qu'un rapport préliminaire a été soumis jusqu'à présent? Parce qu'il en a été quand même question dans les journaux. Alors il a dû y avoir des documents qui ont été soumis à l'époque?

M. LAFONTAINE: Non, non, disons que le ministère de la Voirie, d'ailleurs le député de Drummond le sait, agit pour et au nom de la Commission d'aménagement de Québec. Le ministre du temps a passé un contrat avec les ingénieurs, il doit s'en souvenir, et la firme d'ingénieurs-conseils travaille de concert avec les ingénieurs du ministère. Mais de là à pré-

tendre qu'un rapport a été présenté au ministère, c'est complètement faux. Le ministère n'a pas encore de rapport final.

Hier, je m'informais, on attend le rapport complété dans environ un mois ou un mois et demi. Alors, dès que le rapport sera présenté, je peux assurer le député de Drummond, que nous allons mettre toute la célérité possible pour l'examiner et en rendre publiques les conclusions que le gouvernement acceptera à ce moment-là.

M. PINARD: Les journaux ont rapporté, les journaux de Québec en particulier, le 29 avril 1968, que selon les recommandations d'ingénieurs-conseils contenues dans le rapport Vandry-Jobin-De-Leuw-Cather & Associés les 66 milles d'autoroute pour la région de Québec seraient construits au coût approximatif de \$332 millions. Est-ce que le ministre croit que ce sont des chiffres réalistes?

M. LAFONTAINE: Disons que je ne peux pas dire au député de Drummond si c'est vrai ou si ce n'est pas vrai, parce que le rapport ne m'a pas encore été présenté. Le rapport n'existe pas présentement.

M. PINARD: Oui, mais le ministre a dû rencontrer quand même des représentants de la firme pour en discuter.

M. LAFONTAINE: Je me suis informé d'où cette information provenait. Je crois que c'est quelqu'un qui travaille sur ce projet, qui, un soir était dans un restaurant, s'est ouvert à un journaliste qui était près de lui et le journaliste a pris des notes et les a imprimées dans le journal.

M. PINARD: Oui, mais il reste quand même qu'il y a des détails très précis quant aux recommandations qui seraient contenues dans ce fameux rapport.

M. LAFONTAINE: Je ne peux pas le dire, je n'ai pas vu le rapport.

UNE VOIX: Ce n'est pas officiel.

M. LAFONTAINE: Alors, je ne peux pas dire au député de Drummond...

M. PINARD: Cela me paraît plus qu'une conversation à bâtons rompus entre un journaliste et un représentant de la firme.

M. LAFONTAINE: Bien, c'est ce qu'on m'a dit.

M. PINARD: C'était tellement précis.

M. LAFONTAINE: C'est ce qu'on m'a dit. Si ce n'était pas une conversation à bâtons rompus, il y aurait alors à ce moment-là, parmi ceux qui s'occupent du problème, c'est-à-dire les professionnels, soit du ministère de la Voirie, soit les professionnels de la firme d'ingénieurs-conseils, un manque à la discrétion professionnelle. Je n'aime pas croire que des gens qui sont réputés être responsables et consciencieux aient pu commettre un tel impair. Mais il est toujours possible dans une conversation de dire; Bien, je travaille sur tel projet, telle chose, nous allons recommander telle chose, à bâtons rompus, et le journaliste reconstitue une histoire. J'aime mieux croire cette explication qu'on m'a donnée hier que de croire que des ingénieurs travaillant pour la firme d'ingénieurs-conseils auraient tout simplement donné à un journaliste, les renseignements qu'ils possédaient d'après ces études payées par le ministère de la Voirie.

En ce moment le ministre n'a pas été renseigné, le ministre n'a pas vu de rapport et n'a pas été consulté sur des directives à prendre en ce qui regarde les voies à être proposées par la firme d'ingénieurs-conseils.

M. PINARD: Je trouve étrange que le ministre ne soit pas plus au courant de la marche des travaux de cette firme. Ce sont quand même des travaux considérables qui vont complètement marquer l'avenir du Québec métropolitain.

M. LAFONTAINE: Je dois dire au député de Drummond, quoiqu'il trouve peut-être étrange que je respecte entièrement le travail des professionnels qui ont été engagés, que je ne crois pas, même si je suis ingénieur, qu'il m'appartienne d'intervenir dans les recommandations que les gens que nous avons engagés doivent faire au ministère de la Voirie pour le compte de la Commission d'aménagement de Québec.

Agir autrement ce serait simplement renier le statut professionnel des gens que nous avons engagés. Et à ce moment-là ç'aurait été de l'argent dépensé en vain que d'engager ces professionnels. Je pense bien que le député de Drummond peut comprendre ça. Lui qui est un avocat, il n'ira pas dire à un autre avocat: tu vas faire ci, tu vas faire ça.

Je n'ai aucun renseignement si ce n'est quelques bribes concernant le boulevard Dufferin, parce que ça pressait. Nous avons sorti de tout le contexte un projet que les ingénieurs de la Voirie étaient prêts à accepter, que les ingénieurs De Leuw, Vandry, Cather étaient prêts

à recommander et nous avons regardé ça, parce que la ville de Québec avait demandé, par son bill privé, en vertu de l'article 7, je pense, la permission d'homologuer ou de se soustraire de la Commission d'aménagement de Québec, pour édifier la place Saint-Cyrille.

Alors, j'ai été mêlé à ce problème-là simplement à cause de la loi, du bill privé de Québec. Mais, je dois dire au député que à part cela je n'ai aucune information pertinente à lui donner. Le rapport officiel n'est pas encore présenté.

M. PINARD: Le ministre l'attend dans combien de temps ce rapport?

M. LAFONTAINE: On m'a dit Mer un mois. Mais là, M. Perron me dit: Un mois, un mois et demi.

M. PINARD: Est-ce que le ministre a l'intention de rendre public le contenu du rapport?

M. LAFONTAINE: Disons que lorsque le ministre aura le rapport, il le transmettra à la Commission d'aménagement de Québec parce que, à ce moment-là, il était simplement le mandataire de la Commission d'aménagement de Québec. Le député de Drummond doit se souvenir lorsqu'il a signé, de ce qui était écrit au haut du contrat: « Le ministre de la Voirie agissant pour et au nom de la Commission d'aménagement de Québec mandate les ingénieurs-conseils De Leuw, Cather, Vandry et Jobin pour faire l'étude de... » Et il y a toutes les conditions. Et, c'est signé au bas, Bernard Pinard, je pense, Jobin ou Vandry de Lew Cather. Il y a cinq ou six signatures en bas. Alors nous agissons d'après le contrat qui a été signé par le ministre du temps qui est le député de Drummond. Le député de Drummond dit: Est-ce que le ministre de la Voirie va rendre le rapport officiel? Je pense qu'il s'agirait, pour la première des choses, quand le ministre de la Voirie va l'avoir eu, de le transmettre à la Commission d'aménagement de Québec. Et là, à ce moment-là, il appartiendra à la Commission d'aménagement de Québec, peut-être, de le rendre public.

M. PINARD: A ce moment-là, une fois que le ministre aura lu le rapport, qu'il l'aura remis à la Commission d'aménagement de Québec, à quel moment prévoit-il donner sa décision quant au départ des travaux recommandés et quelle sera la participation financière du ministère de la Voirie en regard de ces travaux?

M. LAFONTAINE: Quels travaux?

M. PINARD: Les travaux dont la recommandation apparaîtra dans ledit rapport.

M. LAFONTAINE: Comment le député de Drummond veut-il que je lui réponde quand je n'ai pas encore les recommandations sur mon bureau. Est-ce qu'il va s'agir d'un déboursé de \$330 millions, de \$500 millions ou de \$125 millions?

M. PINARD: Il est question de \$330 millions.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond veut-il commencer à analyser les journaux à la loupe? Est-ce que ce qui a été écrit est réel ou pas? Je ne peux pas le dire parce que je n'ai pas le rapport et je n'ai pas vérifié. J'ai considéré comme pouvant être déplacé le fait de prendre le téléphone et puis appeler la firme d'ingénieurs-conseils et dire: Est-ce vrai ce qu'ils écrivent dans les journaux? C'est leur travail, ils doivent présenter au ministre de la Voirie leur rapport complet. Je n'ai pas l'intention d'intervenir dans leur travail parce que j'ai l'impression que, si j'intervenais, à ce moment-là je nierais la capacité de l'ancien ministre d'avoir signé ce contrat-là parce qu'il n'aurait pas été nécessaire. J'imposerais ma volonté et je n'ai aucunement l'intention d'imposer ma volonté.

Mais je dois vous dire par exemple, M. le Président, que le travail se fait en coordination avec les officiers du ministère de la Voirie, et avec les ingénieurs concernés, tel que décrit dans le contrat signé par le député de Drummond alors ministre de la Voirie.

M. PINARD: Le ministre ne nous dirait-il pas là la meilleure formule pour ne pas se lier avec les recommandations qui peuvent être contenues dans le rapport de façon à ne pas avoir à prendre d'engagement final vis-à-vis du Québec métropolitain?

M. LAFONTAINE: M. le Président, je me lierai avec les recommandations du rapport de la commission lorsque j'aurai lu le rapport de la commission.

M. LOUBIER: Oui, c'est ça!

M. LAFONTAINE: Je ne signerai certainement pas un mandat en blanc. Il n'y a pas une personne responsable sur terre qui va s'engager envers quelque chose qu'elle ne connaît pas.

M. PINARD: Alors, en regard des besoins routiers exprimés par les autorités diverses du Québec métropolitain, quel est le montant que le ministère de la Voirie entend dépenser cette année?

M. LAFONTAINE: Disons que dans le grand Québec métropolitain nous allons dépenser cette année \$25 millions y compris les travaux du pont, moins la Transcanadienne.

M. PINARD: Alors y compris les travaux du pont de Québec qui seront de l'ordre de quel montant pour cette année?

M. LAFONTAINE: \$12 millions à \$14 millions.

M. PINARD: \$12 millions à \$14 millions.

M. LAFONTAINE: Il reste \$12 millions.

M. PINARD: Alors ce qui voudrait dire que le reste du montant sera réparti pour le parachèvement des travaux déjà commencés.

Alors, qu'est-ce qui restera pour les nouveaux travaux routiers absolument essentiels pour le développement du Québec métropolitain?

M. LOUBIER: Il en a nommé une série tantôt, il a nommé une liste bien précise de travaux dans votre comté.

M. PINARD: Le ministre a une liste de travaux. Qu'il se donne donc la peine de la regarder...

M. LAFONTAINE: Ecoutez, les...

M. PINARD: Je ne parle pas d'affaires de \$10,000, je parle des grands travaux routiers pour la région de Québec.

M. LAFONTAINE: Echangeurs des approches du futur pont de Québec, \$3 millions. Carrefour du boulevard Henri IV allant de l'avenue Scott dans Sainte-Foy, travaux de drainage \$2,000, travaux d'extension \$15,000, béton bitumineux \$100,000. — J'ai donné tout cela, mais cela ne me fait rien de le répéter —

M. PINARD: Sur le boulevard métropolitain, par exemple, qu'est-ce que le ministère va dépenser?

M. LAFONTAINE: Je l'ai dit tout à l'heure, \$1 million.

M. PINARD: Pour aller jusqu'où? Est-ce qu'on va faire le raccordement avec le viaduc?

M. LAFONTAINE: J'ai dit tout à l'heure: Terrassement et gravelage pour la construction en voies divisées de la section comprise entre les routes 54-B et Sainte-Claire dans Charlesbourg et Charlesbourg-Ouest, des Pins, \$15,000, \$1 million. Je l'ai dit tout à l'heure, je le répète une deuxième fois. Mais si le député de Drummond veut que je le répète une troisième fois, je peux recommencer la lecture.

M. PINARD: Je comprends, seulement...

M. LAFONTAINE: Cela va donner quoi? Je dis globalement dans la région métropolitaine de Québec, à l'exclusion de la Transcanadienne, dans Québec ici, nous allons dépenser \$25 millions cette année, y compris évidemment la superstructure du pont...

M. PINARD: Et Québec pour \$14 millions...

M. LAFONTAINE: \$14 millions.

M. PINARD: Alors, il restera pour \$11 millions de travaux routiers à parachever...

M. LAFONTAINE: Le boulevard Métropolitain, globalement, va coûter \$2 millions.

M. PINARD: \$2 millions.

M. LAFONTAINE: De nouveaux travaux.

M. PINARD: Alors, cela va relier le viaduc qui est complètement dans les airs, sans aucune approche...

M. LAFONTAINE: De Pierre-Bertrand à Bourassa.

M. PINARD: De Pierre-Bertrand à Bourassa. Cela va être du terrassement?

M. LAFONTAINE: Terrassement et gravelage.

M. PINARD: Il n'y aura pas de revêtement bitumineux?

M. LAFONTAINE: Je ne crois pas, pas cette année.

M. PINARD: Il n'y aura pas de revêtement bitumineux sur le remblai qui aura été exécuté cette année.

M. LAFONTAINE: Dans Beauport...

M. PINARD: Alors, est-ce qu'il y aura une circulation automobile possible à l'automne?

M. LAFONTAINE: A l'automne. Dans Beauport.

M. PINARD: Et sur le boulevard Hamel, est-ce que les travaux sont terminés?

M. LAFONTAINE: Pratiquement.

M. PINARD: Sur le boulevard Charest, il y a du revêtement bitumineux à faire?

M. LAFONTAINE: Dernière couche.

M. PINARD: Est-ce que la voie en direction de Cap-Rouge qui passe au-dessous du carrefour étagé du boulevard Duplessis, qui conduit à l'aéroport de l'Ancienne-Lorette, sera terminée à ce moment-là?

M. LAFONTAINE: Sur le boulevard Charest?

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: En allant rejoindre la route 2?

M. PINARD: C'est cela, oui.

M. LAFONTAINE: Nous avons pris la décision de faire ces travaux-là le plus tôt possible. Les plans sont en confection. Le plan d'expropriation est déposé.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a un montant au budget cette année pour terminer ces travaux?

M. LAFONTAINE: Il y a un montant pour l'expropriation.

M. PINARD: L'expropriation seulement. Quel montant?

M. LAFONTAINE: Ils ont payé les expropriations, tout près de \$500,000.

M. LOUBIER: Est-ce adopté?

M. KENNEDY: Est-ce que le ministre pourrait me dire si un montant a été prévu pour la voie de ceinture du village Ormstown sur la route numéro 4.

M. LAFONTAINE: Les chemins régionaux ne sont pas définitifs. Nous tentons de faire l'impossible pour essayer de donner une meilleure répartition dans la province.

M. KENNEDY: Bon. Ma question est posée.

M. LOUBIER: Adopté?

M. PINARD: Le ministre affirme-t-il que dans son cahier du budget il n'y a pas de projets routiers?

M. LAFONTAINE: Des projets, on en a plus que pour le budget qu'on a.

M. PINARD: Oui, mais le ministre doit avoir des projets routiers pour réaliser autant de travaux que la valeur établie à son cahier du budget. Est-ce qu'il y a quelque chose de définitif dans le cas des projets routiers pour lesquels le ministre demande un budget spécial?

M. LAFONTAINE: Je vais donner un exemple ici. Route 16-A, rue Nelson, dans Kénogami et Jonquière, 0,84 mille, montant nécessaire \$300,000. Le projet total est estimé à \$800,000.

M. PINARD: Alors, c'est la continuation des travaux amorcés en 64/65.

M. LAFONTAINE: Disons que c'est la continuation des travaux amorcés dans le temps de Taschereau en 1922.

M. PINARD: Alors, pas de nouveaux travaux dans la région de Québec.

M. LOUBIER: C'est effrayant!

M. PINARD: Dans la région de Montréal, combien d'argent sera dépensé?

M. LAFONTAINE: Disons que si je prends le raisonnement du député de Drummond, ça veut dire que le ministère de la Voirie ne dépense absolument rien cette année dans le Québec. C'est ce que je viens d'entendre?

M. PINARD: Ce n'est pas ça que je dis.

M. LAFONTAINE: Alors, pour la bonne connaissance du député de Drummond, le ministère de la Voirie, dans l'agglomération québécoise, va dépenser \$25 millions. Cela commence à être de l'argent, \$25 millions...

M. PINARD: Y compris la construction du pont de Québec?

M. LAFONTAINE: ... en excluant la Transcanadienne. Si le député de Drummond commence à penser que le pavage, par exemple, ou la continuation de la route transcanadienne ne sont pas des nouveaux travaux, parce que ces travaux-là ont commencé en 1961, bien, j'y perds mon latin.

M. PINARD: C'est la continuation!

M. LAFONTAINE: La route, c'est tout de même la continuation d'une autre.

M. LOUBIER: Tout est la continuation!

M. LAFONTAINE: Tout est de la continuation! Quand, par exemple, on a bâti l'autoroute des Laurentides, quand on a bâti l'autoroute des Cantons de l'Est, c'étaient des problèmes...

M. PINARD: Vous ne l'avez pas bâti l'autoroute des Cantons de l'Est.

M. LAFONTAINE: Non, c'est la province qui a bâti ça, ce n'est pas le député de Drummond qui a bâti ça, c'est la province, avec les fonds publics.

M. PINARD: C'est ça.

M. LAFONTAINE: Mais quand la province, avec ses fonds publics, par la décision d'un gouvernement en place à ce moment-là, dont le député de Drummond faisait partie a décidé, par exemple, de la construction de l'autoroute des Cantons de l'Est, ces travaux-là étaient prévus dans un rapport de M. Goyer, daté de 1956.

M. PINARD: Il n'est pas volumineux, le rapport Goyer.

M. LAFONTAINE: Je devrais le montrer ici, pas volumineux...

M. PINARD: Je le connais bien!

M. LAFONTAINE: Le député le connaît? Est-ce que le député l'a lu?

M. LOUBIER: Il s'en est inspiré [C'est comme ça qu'il a lancé son affaire!

M. LAFONTAINE: Quelle page?

M. LOUBIER: S'il n'avait pas lu ça, ça ne se serait jamais fait.

M. LAFONTAINE: La page des grandes recommandations.

M. LOUBIER: Je trouve ça enfantin!

M. PINARD: Ce n'est quand même pas ça qui a permis la réalisation de l'autoroute des Cantons de l'Est et de la route transcanadienne.

M. LOUBIER: Disons qu'on va vous envoyer un bouquet spirituel pour vous remercier, c'est grâce à vous. Ce n'est pas la province, c'est personne d'autre, c'est grâce à vous.

M. PINARD: Ce que je comprends mal, c'est que le ministre n'a pas eu tellement d'influence auprès du ministère des Finances pour obtenir plus d'argent pour continuer...

M. LAFONTAINE: Ecoutez donc! Sile député de Drummond avait eu plus de puissance...

M. PINARD: ... le réseau routier...

M. LAFONTAINE: ... auprès du ministre des Finances du temps, avant le 5 juin 1966, il aurait pu au moins faire voter au budget de l'Office des autoroutes, un budget suffisant pour couvrir tous les arrêtés ministériels qui étaient signés par le président du conseil qui, à ce moment-là, était le premier ministre. Il aurait été capable aussi de convaincre le ministre des Finances, qui était aussi le premier ministre, pour obtenir les sommes nécessaires pour couvrir tous les arrêtés du conseil de la Trésorerie qui étaient signés en bonne et due forme. Il aurait été capable aussi d'obtenir du ministre des Finances, qui était aussi le premier ministre du temps, toutes les sommes pour honorer les contrats signés en bonne et due forme par le ministre de la Voirie du temps.

M. PINARD: Là, le ministre parle du budget de l'Office des autoroutes...

M. LAFONTAINE: Je parle de finance, parce que le député de Drummond...

M. PINARD: ... qui avait été réparti sur une période de trois ans.

M. LAFONTAINE: On a annulé tous les travaux à la fin de 1965...

M. HAMEL: Une période...

M. LAFONTAINE: ... c'est là qu'ils ont été annulés les travaux, à la fin de 1965, à cause d'un manque de fonds tel que le dit le président de l'Office des autoroutes.

M. PINARD: Ce n'est pas juste!

M. LAFONTAINE: Il a fallu que le ministre actuel de la Voirie convainque et le premier ministre et le ministre des Finances, pour réinjecter une somme de \$10 millions pour finir les travaux de Berthier-Montréal où la route était en train de se détériorer.

M. PINARD: C'était temporaire à cause...

M. LAFONTAINE: Il faut tout de même être réaliste. J'espère que le député de Drummond ne pense pas avoir inventé la province en 1960.

M. PINARD: Le ministre pourrait-il me dire quels sont...

M. LAFONTAINE: L'ingénieur en chef qui a agi dans le temps, qui était ministre de la Voirie, était l'ancien ingénieur en chef et l'ingénieur en chef qui agit aujourd'hui au ministère de la Voirie, est l'ancien ingénieur en chef du temps du parti libéral. Il y a une continuité dans les choses de l'Etat. L'ère zéro, ça, c'était en 1960. C'était un mythe du parti libéral. Nous n'avons pas essayé de dire, nous, depuis 1966, que l'ère zéro venait d'arriver en 1966. On n'a pas inventé le monde et on n'a pas l'intention d'inventer le monde. Des mythes il y en a eu assez de créés dans la province. Pourquoi le député de Drummond tente-t-il d'en créer d'autres en disant qu'il n'y a pas de nouveaux travaux, quand le ministère de la Voirie va dépenser \$25 millions pour la région de Québec, la Transcanadienne mise à part. Maintenant, pour l'information du député, je lui dirai que M. Goyer, au mois de décembre 1956, proposait la liste des projets à être réalisés dans dix ans, parce qu'encore, avant de commencer des travaux il faut tout de même avoir un plan directeur. Le voilà le plan directeur : 1) autoroute des Laurentides ; 2) plan directeur d'un réseau routier de la rive-sud de la région de Montréal; 3) autoroute Montréal-frontière de l'état de New York qui est la nouvelle autoroute 15 et qui est terminée depuis l'an dernier; 4) autoroute Montréal-Québec par la rive nord; 5) autoroute Montréal-Cantons de l'Est.

M. PINARD: Autoroute de la rive nord que vous ne ferez pas.

M. LAFONTAINE: On ne la fera pas parce qu'à ce moment-là, il n'était pas question de la Transcanadienne. Parce que, dans le rapport Goyer, l'autoroute de la rive nord devenait une partie de la Transcanadienne. Mais le député de Drummond, à tort ou à raison, je ne veux pas analyser le fait, a décidé que la

Transcanadienne passait par la rive sud, par Drummondville et à ce moment-là, entre Québec et Montréal, la province n'a pas les moyens de se payer deux autoroutes à péage. Il n'y a pas une autoroute à péage rentable au Québec. Les autoroutes à péage dans la province de Québec coûtent environ \$13 millions par année au Trésor provincial pour les sustenter. La situation est aussi bête que ça. C'est une situation de chiffres. Deux plus deux donnent quatre.

M. PINARD: Alors, si le ministre prétend que les autoroutes ne sont pas rentables dans la province de Québec, comment fera-t-il pour en construire, alors qu'il ne veut pas qu'il y ait du péage sur ces autoroutes ou ces voies rapides? A ce moment-là, le gouvernement n'aura pas plus la capacité financière, sur le marché de l'emprunt, pour réaliser des travaux, que ce soit exécuté par le ministère de la Voirie ou par l'Office des autoroutes.

M. LAFONTAINE: Disons que lorsqu'on bâtit une autoroute, par exemple l'autoroute des Cantons de l'Est qui a peut-être coûté \$40 millions ou \$45 millions, on a bâti cette autoroute dans un an ou un an et demi. A ce moment-là, il y a une question de diviser le budget année par année. On prend en masse et on investit en masse. Maintenant, on fait normalement beaucoup plus de luxe sur des autoroutes à péage qu'on en fait sur des routes ordinaires.

M. PINARD: Ce n'est pas la qualité du standard de construction d'une autoroute qui fait que le ministre ne doit pas envisager la nécessité de la continuation de l'autoroute de la rive nord, entre Montréal-Berthier-Trois-Rivières et Québec. Et je crois que c'est une erreur qu'il fait quand il prétend que, parce que c'est une route à péage qui n'est pas absolument rentable, mais relativement rentable à mon avis, il ne doit pas continuer...

M. LAFONTAINE: Non rentable. Je n'ai pas dit que je ne la continuais pas.

M. PINARD: Mais oui, vous avez déclaré à Portneuf, par l'entremise de votre sous-ministre, que la section Trois-Rivières-Québec ne serait pas terminée.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond, pour être bien informé des problèmes de voirie, devrait être invité à chaque place où je donne une conférence.

M. PINARD: J'ai eu le texte de votre con-

férence. Est-ce que le ministre prétend qu'il n'a pas déclaré, par l'entremise de son sous-ministre, qu'il ne continuerait pas la section de l'autoroute de la rive nord, entre Berthier et Trois-Rivières?

M. LAFONTAINE: Payante! Présentement, nous sommes en train d'étudier un nouveau tracé dans Trois-Rivières, parce que la philosophie qui dirige la construction d'une autoroute à péage n'est pas la même que celle qui dirige une autoroute non à péage. Pour cueillir des « trente sous ». Parce que l'autoroute à péage, il faut qu'elle recueille des « trente sous ». On passait dans le centre de Trois-Rivières.

M. PINARD: Bien, il y avait trois tracés possibles.

M. LAFONTAINE: Les plans ont été faits pour augmenter non la rentabilité mais la collecte des trente sous. Parce que c'est la philosophie de l'Office. Par contre, si on arrête de penser de cette façon et qu'on dit qu'il faut que Trois-Rivières soit desservie, il faut aussi penser à une autoroute non à péage entre Québec et Montréal. A ce moment-là, on ne construira pas l'autoroute au même endroit. Avec des « trente sous », on la placera au coeur de Trois-Rivières pour obliger tout le monde à y monter et à déposer leurs « trente sous ». Mais si on ne collecte pas de « trente sous », l'autoroute ne se situe plus au coeur de Trois-Rivières, mais à sa périphérie, et devient alors un stimulant économique pour l'agrandissement du complexe Trois-Rivières, Trois-Rivières-Ouest et Cap-de-la-Madeleine. Et nous allons obtenir de cette façon, avec une dépense moindre, des voies du même calibre et qui vont coûter moins cher à la province et donner un pont en plus entre Cap-de-la-Madeleine et Trois-Rivières; au lieu d'avoir deux ponts, il va y avoir trois ponts qui auront coûté moins cher avec le résultat d'une autoroute. C'est justement ça que le député de Drummond ne veut pas comprendre.

M. PINARD: Comment les états américains ont-ils manoeuvré pour en arriver à la conviction qu'il était rentable et payant de construire des autoroutes à péage?

M. LAFONTAINE: Disons que c'est une affirmation gratuite du député de Drummond, parce que ce n'est pas nécessairement vrai partout. Parce que le Pennsylvania Turn Pike, présentement, est à vendre et on demande à l'Etat américain de l'acheter, parce que les

déficits sont trop grands. C'est en Pennsylvanie, ça.

M. PINARD: Oui, je comprends, mais c'est un cas extrême.

M. LAFONTAINE: Mais est-ce que le député de Drummond pense...?

M. PINARD: La majorité des autoroutes à péage aux Etats-Unis sont rentables.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond ignore qu'il y a deux pôles d'attraction majeurs dans la province de Québec? Il y a la ville de Montréal et il y a la ville de Québec. Ces deux villes sont déjà reliées par une autoroute non à péage. La circulation vient surtout de Montréal ou de Québec. D'accord? Si on bâtit une nouvelle autoroute à péage sur la rive nord, qui va l'emprunter pour la payer?

M. PINARD: Est-ce que les études de circulation faites jusqu'à maintenant justifient ou ne justifient pas la construction d'une route à péage entre Montréal, Trois-Rivières et Québec?

M. LAFONTAINE: J'ai le rapport qui a été demandé — le rapport Pelletier — par l'Office des autoroutes.

M. PINARD: Non, demandé par le ministre de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Demandé par l'Office des autoroutes et payé par l'Office des autoroutes et engagé par l'Office des autoroutes et non pas par le ministre de la Voirie.

M. PINARD: C'est le ministre...

M. LAFONTAINE: Encore une autre insinuation gratuite.

M. PINARD: Pourquoi le ministre a-t-il répondu au feuilleton qu'il n'avait pas reçu le rapport Pelletier et que l'Office des autoroutes ne l'avait pas reçu non plus?

M. LAFONTAINE: Je ne l'avais pas reçu dans ce temps-là. Maintenant, je l'ai. J'ai même dit hier en arrière...

M. PINARD: Le ministre ne l'avait pas eu, c'est lui qui avait commandé le rapport Pelletier.

M. LOUBIER: Il avait demandé qu'on lui donne une copie du rapport.

M. LAFONTAINE: J'ai demandé qu'on me donne une copie du rapport Pelletier, ce qui n'est pas la même chose. Le rapport Pelletier n'a pas été remis au ministre de la Voirie. Il a été remis à M. Guy Poliquin, président de l'Office des autoroutes. J'ai demandé à M. Poliquin, avant de prendre des décisions, parce que les décisions dans les recommandations du rapport Pelletier impliquent le ministère de la Voirie. Alors, ici c'est marqué: B- vu la prépondérance du facteur de rentabilité, après l'analyse du tableau des estimations des coûts de construction, il ne nous reste plus aucune autre alternative que de recommander à l'Office des autoroutes que les trois solutions suivantes: A- remettre à dix ou quinze ans, le projet de construction des quatre derniers tronçons, en espérant que le nombre d'usagers augmente sensiblement et améliore par le fait même la rentabilité. B) Remettre au ministre de la Voirie le projet Berthier-Québec, le ministère de la Voirie n'étant pas régi par les mêmes normes pourrait, si les finances le permettent avec des variantes au point de vue des tracés, techniques etc., en arriver à des solutions moins coûteuses qui pourraient satisfaire la population, C) l'Office des autoroutes pourrait s'adresser au gouvernement pour faire intervenir une nouvelle norme dans sa charte et par le fait même amener des arguments nouveaux autres que la rentabilité pour lui permettre de concevoir d'autres projets d'autoroutes. Cela, c'est le rapport Pelletier. La conclusion.

M. LOUBIER: Adopté.

M. PINARD: Là, on s'est laissé entraîner dans le budget qui...

M. LAFONTAINE: Non, non, mais simplement pour préciser certains points. J'ai ici une lettre de l'Office des autoroutes signée par M. Guy Poliquin en date du 21 mars 1968 et M. Poliquin me dit au deuxième paragraphe: « Je me permets de vous rappeler tout d'abord que M. Paul Pelletier, ingénieur-conseil a été embauché par l'Office le 28 décembre 1966 »; alors ça prouve ce que j'avançais tout à l'heure, ce n'est pas le ministre de la Voirie qui l'a engagé mais l'Office des autoroutes.

UNE VOIX: Alors adopté?

M. LOUBIER: Adopté.

M. PINARD: Parce que le ministre ne nous a pas répondu quant aux projets routiers qui seront exécutés dans la région de Montréal.

M. LAFONTAINE: Dans la région de Montréal, disons que nous sommes en train présentement de refaire le boulevard Décarie, le repaver...

M. PINARD: Quelque chose de temporaire.

M. LAFONTAINE: Oui, oui, pour l'Expo.

M. PINARD: Parce que le boulevard Décarie, dans sa conception, il est terminé, c'est une couche de pavage.

M. LAFONTAINE: Le boulevard Métropolitain, \$1,000,000; après ça dans Fabre \$700,000; dans Lafontaine, pour des structures élevées au-dessus des compagnies d'huile, \$700,000.

UNE VOIX: Est-ce que c'est dans la partie est de Montréal?

M. LAFONTAINE: Dans la partie est de Montréal, oui. Dans la ville d'Anjou.

M. PINARD: Est-ce que la voie centrale est terminée? La partie est du boulevard Métropolitain?

M. LAFONTAINE: Non. Mais cette partie-là que nous allons faire, va être une partie des voies centrales déterminées, à \$700,000.

M. PINARD: Je ne vois aucun montant à être dépensé pour la construction de la voie centrale, pour la partie est du boulevard Métropolitain. Est-ce que ce sera simplement pour permettre la construction des voies latérales du boulevard Métropolitain...

M. LAFONTAINE: Un million.

M. PINARD: ... étant donné que c'est dans l'Est?

M. LAFONTAINE: Cela, c'est un million.

M. PINARD: Un million.

M. LAFONTAINE: En plus de ça, pour la voie centrale nous avons \$700,000 dans la ville d'Anjou à être dépensés à cent pour cent par le gouvernement provincial, incluant le carrefour du boulevard...

M. PINARD: Cela, c'est...

M. LAFONTAINE: Cela, ça représente un total de \$2,500,000 et cette année nous en dépenserons \$700,000.

M. PINARD: Oui, mais ça ne fera pas le lien avec le début de l'autoroute de la rive nord.

M. LAFONTAINE: Non. Disons que le plus gros problème de circulation qui existe entre la fin de la bande centrale du boulevard Métropolitain et l'autoroute de la rive nord, c'est vis-à-vis des compagnies d'huile où il y a embouteillage. A la suite des demandes des municipalités concernées, nous avons décidé de faire ce tronçon-là le plus tôt possible de telle sorte à dégager la circulation.

M. LOUBIER: Adopté?

M. PINARD: Est-ce qu'il y a d'autres grands projets, dont le ministre peut nous parler pour la région de Montréal?

M. LAFONTAINE: Disons que nous continuons encore l'expropriation sur est-ouest; d'est-ouest à l'est du pont Jacques-Cartier, ce n'est pas définitif. Il y a des transactions avec la ville de Montréal pour nous entendre, mais nous continuons à payer les expropriations sur la partie à l'ouest du pont Jacques-Cartier. Nous en payons continuellement. Les approches du pont Papineau, \$700,000 sur un projet de \$2,500,000.

M. PINARD: Je ne vois aucun montant qui doit être affecté pour le départ des travaux de la route transquébécoise. Est-ce que le ministre a décidé de reporter le projet à plus tard?

M. LAFONTAINE: Nous avons \$500,000 pour commencer les travaux cette année.

M. PINARD: Pour des expropriations ou bien...

M. LAFONTAINE: Non, pour des travaux.

M. PINARD: Pour des travaux à quel endroit?

M. LAFONTAINE: \$100,000 dans Nicolet et \$500,000 dans Trois-Rivières.

M. PINARD: Dans Nicolet, c'est pour les approches du pont de Trois-Rivières?

M. LAFONTAINE: Bien cela continue...

M. PINARD: Cela va jusqu'où?

M. LAFONTAINE: Il y a deux voies jusqu'à Saint-Grégoire.

M. PINARD: Alors, de l'embouchure du pont de Trois-Rivières sur la rive sud à aller jusqu'à Saint-Grégoire, ce sera un boulevard à deux voies?

M. LAFONTAINE: Deux voies dans l'entrée de...

M. PINARD: Dans l'entrée de la route actuelle?

M. LAFONTAINE: Non, non, dans l'entrée de l'autoroute. Et du côté de Trois-Rivières...

M. PINARD: Cela va coûter plus cher que ça. Vous la réalisez sur quelle période de temps cette section-là?

M. LAFONTAINE: Disons que nous commençons par une route à deux voies et après ça on prend...

M. PINARD: Le projet total va coûter combien? De l'embouchure du pont de Trois-Rivières jusqu'à Saint-Grégoire-de-Nicolet, c'est un projet qui est évalué à combien?

M. LAFONTAINE: \$500,000.

M. PINARD: Cela n'est pas fait à deux voies. Alors c'est une route ordinaire.

M. LAFONTAINE: Nous avons l'emprise voulue...

M. LOUBIER: Adopté.

M. PINARD: Vous prenez la route ordinaire sauf que vous élargissez l'emprise.

M. LAFONTAINE: Non, c'est une emprise nouvelle...

M. PINARD: ... l'emprise de la route actuelle ou bien... Bien, enfin, le projet qui avait été conçu au ministère à l'époque, de relier le pont de Trois-Rivières du côté sud avec la route transcanadienne, est-ce que c'est le début de ce projet-là?

M. LAFONTAINE: Oui, c'est ça!

M. PINARD: Alors le projet est évalué à combien?

M. LAFONTAINE: 20 milles à la Transcanadienne.

M. PINARD: 20 milles, oui. Combien du mille environ?

M. LAFONTAINE: De \$500,000 à \$600,000.

M. PINARD: Cela fait quoi? Un projet de \$10 millions?

M. LAFONTAINE: \$10 millions.

UNE VOIX: Le double.

M. PINARD: Vous allez dépenser \$500,000 pour le départ du projet cette année.

M. LAFONTAINE: Excepté que nous commençons avec deux voies au lieu de commencer avec quatre voies. Mais nous prenons l'emprise pour quatre voies. C'est comme dans Trois-Rivières cette année, nous prenons l'emprise totale mais nous ne faisons qu'un côté pour \$500,000 quitte à revenir après.

M. PINARD: Pour la Transcanadienne du côté nord, de Trois-Rivières vers Shawinigan jusqu'à Saint-Etienne-des-Grès, je pense qu'il y avait eu un dépôt de plan...

M. LAFONTAINE: Il est encore là.

M. PINARD: Bien en 65/66, est-ce qu'il y a un montant prévu pour le départ des travaux du côté de la rive nord?

M. LAFONTAINE: Oui, c'est ça, c'est \$500,000.

M. PINARD: Mais c'est du côté sud ça.

M. LAFONTAINE: Non, \$100,000 du côté sud, \$500,000 du côté nord.

M. PINARD: Du côté nord, ça va aller jusqu'où?

M. LAFONTAINE: Cela va aller jusqu'au boulevard Sainte-Marguerite.

M. PINARD: C'est dans Trois-Rivières, ça.

M. LAFONTAINE: Boulevard Jean XXIII.

M. PINARD: Cela est encore une route à deux voies, ça.

M. LAFONTAINE: Voies divisées, coût de l'estimation, \$1 million. Coût cette année: \$500,000. Cela veut dire que cette année nous faisons deux voies et l'an prochain nous ferons deux autres voies.

M. LOUBIER: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. PINARD: Nous avons adopté l'article 4: Protection du public aux passages à niveau.

M. LOUBIER: Oui, il reste l'article 5.

M. LE PRESIDENT: Article 5: Construction et réfection de ponts permanents.

M. PINARD: Le ministre nous a dit que pour cette année il envisageait une dépense d'environ \$14 millions pour le nouveau pont de Québec. Quand ce pont sera-t-il terminé d'après les dernières prévisions?

M. LAFONTAINE: Le nouveau pont de Québec, d'après les dernières prévisions des ingénieurs-conseils, va être terminé, je pense, en octobre ou juillet 1970.

M. PINARD: En octobre 1970.

M. LAFONTAINE: En octobre 1970. On a tenté de le prévoir pour 1969 mais, à cause de difficultés sur le massif d'ancrage du côté nord — nous avons trouvé des failles...

M. PINARD: Roc friable.

M. LAFONTAINE: ... roc très friable alors il a fallu descendre plus loin et le retard d'une couple de mois reporte à un an la construction du pont parce que l'établissement des câbles doit se faire en été par température chaude.

M. PINARD: Alors quels sont les nouveaux ponts que le ministre entend construire à part le nouveau pont de Québec?

M. LAFONTAINE: Il y a le pont Papineau qui est un pont assez important.

M. PINARD: Il sera commencé quand?

M. LAFONTAINE: Le pont de Papineau sera l'objet d'appels d'offres ces jours-ci.

- M. PINARD: Il est évalué à combien?
- M. LAFONTAINE: Le complexe total est évalué à \$10 millions.
- M. PINARD: Avec les approches?
- M. LAFONTAINE: Avec les approches, \$10 millions, grosso modo.
- M. PINARD: Le nouveau pont projeté à Drummondville sur la rivière Saint-François pour faire la liaison entre la rue Saint-Georges et la rive nord du village Saint-Charles, est-ce que c'est encore un projet caressé par le ministère?
- M. LAFONTAINE: Disons que si c'est dans le comté de Drummond, je le caresse.
- M. PINARD: Caressez mon comté mais ne caressez pas le député, il va être plus satisfait comme ça.
- M. LOUBIER: On va mettre un pont Bailey en avant.
- M. PINARD: Est-ce que le ministre entend réaliser ce projet-là cette année ou commencer les travaux cette année?
- UNE VOIX: Caresses séparées...
- M. PINARD: J'ai été poli, j'ai dit caressé.
- M. LAFONTAINE: Disons qu'il n'est pas sur la liste prioritaire, mais il est possible que je le place sur la liste prioritaire. Est-ce que c'est le pont que le député de Drummond a tenté d'avoir pendant de longues années du ministre des Travaux publics et qu'il n'a jamais pu réussir?
- M. PINARD: Disons que les pourparlers ont commencé en 1965, ça allait très bien.
- M. LAFONTAINE: Je vais me montrer plus généreux vis-à-vis de l'ancien ministre de la Voirie que son ancien collègue.
- M. PINARD: Les études techniques avaient été commencées par les ingénieurs des Travaux publics. Alors, ils peuvent peut-être vous dire où c'est rendu ça...
- M. LOUBIER: On « placote » encore!
- M. PINARD: ... les études techniques du pont de la rue Saint-Georges à Drummondville.
- M. HAMEL: A Drummond on est gâté par...
- M. PINARD: Les besoins sont grands.
- UNE VOIX: ... vers Frontenac.
- M. HAMEL: Les besoins de Charlevoix sont grands.
- M. LAFONTAINE: Disons que toutes les études techniques préliminaires sont faites mais il n'y a aucune étude technique relativement à la construction du pont même qui est commencée.
- M. LOUBIER: Du pont Bailey?
- M. LAFONTAINE: Chicoutimi-Nord...
- M. PINARD: Il y en a un pour relier le club de golf.
- M. LAFONTAINE: Chicoutimi et Chicoutimi-Nord, c'est un assez gros pont, je pense de \$5 millions. Maintenant, le pont de Sorel-Tracy va être terminé cet automne.
- M. PINARD: Il vous aura coûté combien, quand vous aurez terminé, le pont de Tracy?
- M. LAFONTAINE: Le pont de Tracy, le contrat est de \$4,200,000. Il y a \$2 millions à peu près pour les approches. Cette année, le pont de Sorel va coûter \$2,200,000 et il est estimé à \$5,400,000.
- M. PINARD: Est-ce que le ministre a l'intention de continuer le boulevard parallèle à la route no 3 entre Boucherville et Tracy vers Sorel?
- M. LAFONTAINE: C'est-à-dire la nouvelle route 3.
- M. PINARD: A l'Intérieur des terres. Est-ce qu'il y a un montant...
- M. LAFONTAINE: Non, il n'y a rien de prévu.
- M. PINARD: ... qui est entré au budget?
- M. LAFONTAINE: Ce que nous faisons, cette année, c'est le commencement des approches du nouveau pont de Tracy, \$1,800,000.
- M. PINARD: Il reste encore une distance à parcourir entre les approches...
- M. LAFONTAINE: Nous finissons aussi le pont permanent de Boucherville cette année.

Un contrat de \$1,200,000 vient d'être donné.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. KENNEDY: Dans la voie de ceinture au village de Ormstown, il y aura évidemment un pont, est-ce que c'est inclus dans le montant de \$33,000,000?

M. LAFONTAINE: Est-ce que c'est le pont pour la commission scolaire régionale?

M. KENNEDY: Non, non, c'est une autre affaire. On va attendre de bâtir l'école pour commencer.

M. LAFONTAINE: Ils n'ont pas commencé?

M. KENNEDY: Non, les soumissions sont sorties. Vous n'aurez que \$800 à payer.

M. LAFONTAINE: Il est sympathique.

M. KENNEDY: Je suis toujours sympathique au progrès.

M. LAFONTAINE: Je pense qu'on s'entend bien, le député concerné et moi-même et il y avait un problème assez urgent à cause de l'école polyvalente qu'on a placée de l'autre côté d'une rivière.

M. KENNEDY: Elle aurait été placée d'un côté ou de l'autre.

M. LAFONTAINE: Et ça nécessitait à ce moment-là la construction d'un pont...

M. KENNEDY: Cela prend un pont de toute façon.

M. LAFONTAINE: ... et c'est pour vous montrer qu'on est amené dans des problèmes éducationnels malgré nous, parce que tout de même, je pense que c'est un projet global de \$750,000.

M. KENNEDY: Oui, à peu près, là je suis d'accord.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. KENNEDY: Ce sont des améliorations permanentes, quand même, qui vont servir pour toute la population.

UNE VOIX: Adopté?

M. LE PRESIDENT: Adopté.

UNE VOIX: Un instant.

UNE VOIX: Voyons donc! Vous en avez mis pour \$34,000,000 et vous donnez \$33,000,000.

M. PINARD: Est-ce que le député de Bellechasse peut nous dire combien il a demandé au ministre de la Voirie pour son propre comté cette année?

M. LOUBIER: Non, c'est confidentiel.

M. PINARD: L'année passée, c'était confidentiel.

M. LOUBIER: Très confidentiel. Je vous dirai ça l'an prochain.

M. PINARD: Parce que moi, le député pourra m'aider à inaugurer les nouveaux travaux qui seront exécutés dans son comté?

M. LAFONTAINE: Avec grand plaisir. On arrêtera même sur une ferme que l'on connaît tous les deux.

M. LOUBIER: Disons que ce sera la croix du voyage.

M. PINARD: Disons au moins que je ferai les premiers pas, c'est ce qui plairait au ministre, au député de Bellechasse d'être invité par la suite.

M. LOUBIER: Peut-être, on en reparlera en tout cas.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. PINARD: M. le Président, malgré que nous soyons adversaires, nous ne sommes pas ennemis. Mes amitiés sont devenues les siennes.

M. LAFONTAINE: Disons que le meilleur avocat que le député de Drummond a auprès du ministre de la Voirie est encore le député de Bellechasse.

M. PINARD: Ah! je m'en doute.

M. LOUBIER: Si vous saviez! J'ai passé des veillées à parler de vous et de M. La Brique, à un moment donné, durant la dernière campagne.

M. PINARD: Oui et je suis sûr que ce n'était pas en bons termes.

M. LOUBIER: Disons que j'aime autant que vous n'entendiez pas tout cela. Ce n'était pas parlementaire parfois.

M. PINARD: Lorsque j'ai entendu le député de Bellechasse lire le télégramme, j'ai fermé mes oreilles pour ne pas entendre les commentaires pas trop élogieux qu'il faisait au sous-ministre du temps.

M. LOUBIER: Et je l'ai même dit devant lui et j'ai même accollé à tout cela des épithètes qui n'étaient pas orthodoxes avec invitation à me poursuivre si c'était criminel de le qualifier des termes que je l'ai qualifié. Je n'ai pas eu d'action encore.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! Je demanderais aux membres du comité de bien vouloir, s'il vous plaît, se rapporter aux crédits 1968.

Article 5: Construction et réfection de ponts permanents, adopté.

Article 6: Terrains de camping?

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait me dire où il entend...

M. LOUBIER: Il voulait que je m'en aille tantôt.

M. PINARD: Bien oui, mais on va savoir qui a la responsabilité de l'aménagement des terrains de camping, surtout l'aménagement du parc des Voltigeurs.

M. LOUBIER: Il est capricieux, le député de Drummond. Tantôt, il voulait que je m'en aille et là il faut que je reste.

M. PINARD: C'est une vieille histoire. Mais pour ceux qui ne la connaissent pas, elle paraît plus fraiche. Est-ce que le ministre va dépenser encore de l'argent, dans le parc des Voltigeurs, pour le terminer si possible?

M. LAFONTAINE: Oui, encore. C'est parce que j'ai beaucoup de considération pour le comté de Drummond et pour l'ancien titulaire du ministère de la Voirie.

M. PINARD: J'ai hâte de voir cela.

M. LAFONTAINE: C'est parce qu'on caresse le comté, vous savez, pour la prochaine élection. Nous allons dépenser — ce ne sont pas des farces, M. le Président — \$277,000, cette année.

UNE VOIX: Eh, monsieur! \$150,000 en expropriation.

M. PINARD: Ce sont des vieux cas d'expropriation à être réglés.

M. LAFONTAINE: Et dire que, dans le comté de Labelle, M. le Président, on va dépenser seulement \$275,000. J'ai l'impression que des fonctionnaires en arrière de moi...

M. PINARD: Ne parlez pas du parc de... Est-ce qu'il y a un lac qui s'appelle Tibériade dans le comté de Labelle?

M. LAFONTAINE: Oui, j'ai essayé de marcher un soir, dessus, et j'ai calé. Je n'ai pas été capable de faire comme un certain personnage.

M. PINARD: Est-ce qu'il y a un ruisseau qui s'appelle le ruisseau Jourdain, qui se jette dans le lac Tibériade?

M. LAFONTAINE: Non, n o n . Il faudrait que je corrige le député de Drummond. Ce n'est pas le ruisseau Jourdain qui se jette dans le lac Tibériade. C'est le lac Tibériade qui se jette dans la rivière Jourdain, qui se jette dans la Nomingue.

M. PINARD: Combien d'argent a été dépensé...

M. LAFONTAINE: Je me promène assez souvent le soir...

M. PINARD: ... pour l'aménagement de ce parc-là?

M. LAFONTAINE: Ah! beaucoup moins que pour le parc des Voltigeurs. Cinq fois moins qu'au parc des Voltigeurs. Pour le parc des Voltigeurs: immobilisation, \$1,644,489...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: ... et parc du lac Tibériade, \$903,700.

M. PINARD: Un instant. Le ministre dépense plus d'argent qu'il en demande dans son budget pour le parc des Voltigeurs de Drummondville. Alors, je ne crois pas cela.

M. LAFONTAINE: Non, non, le total. C'est ce qui est fait à ce jour.

M. PINARD: A l'article « immobilisation », vous demandez \$1,485,000.

M. LAFONTAINE: Non, le député m'a demandé ce qu'il y a eu de dépensé. Je réponds à sa question.

M. PINARD: Ce qui a été fait durant notre temps.

M. LAFONTAINE: S'il me demande cela, je vais lui répéter ce que je lui disais tout à l'heure, \$277,000 dans le parc des Voltigeurs...

M. PINARD: Pourquoi là?

M. LAFONTAINE: ... plus \$150,000 d'expropriation, contre \$275,000 à Sainte-Véronique. Alors c'est plus encore dans le parc des Voltigeurs que dans le comté de Labelle. Disons que c'est parce que j'ai beaucoup d'amitié vis-à-vis de ce comté.

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

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond a dû se rendre compte que nous avons passé sous la Transcanadienne. Nous l'avons pavée. J'ai été voir cela, l'autre fois, c'est très joli. Si je n'avais pas été gêné.

M. PINARD: On a fait un magnifique mur de pierre...

M. LAFONTAINE: Un magnifique mur de pierre à l'entrée. Si je n'avais pas été gêné, j'aurais appelé le député de Drummond; mais j'ai dit que peut-être ses partisans n'aimeraient pas cela le voir avec moi...

M. LOUBIER: Sous la même tente.

M. LAFONTAINE: Alors, je n'ai pas osé lui causer de tort politique dans son comté. Alors je ne l'ai pas appelé, mais je suis allé voir cela avec beaucoup d'intérêt.

M. PINARD: Est-ce que ce sera encore à péage l'entrée du parc des Voltigeurs, cette année?

M. LAFONTAINE: Disons que l'exploitation, c'est le tourisme. Le ministère de la Voirie n'a pas l'intention d'exploiter les parcs touristiques qu'il bâtit. Alors, du moment que la parc est bâti, nous allons le transférer au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

M. PINARD: Qui va se charger de l'aménagement, de la réparation du magnifique manoir

Trent, qui est sur le terrain du parc des Voltigeurs?

M. LAFONTAINE: Cela devrait relever de notre collègue des Affaires culturelles, parce que c'est un magnifique manoir qui date de très longtemps. C'est de l'histoire.

M. PINARD: Est-ce que le ministre peut faire une recommandation généreuse dans ce sens-là?

M. LOUBIER: Je dirais même au député de Drummond, sérieusement, que nous avons demandé... Je pense que c'est M. Adam qui nous avait demandé si on avait l'intention de le garder dans le parc, et j'avais dit: Enormément. Nous voulons le conserver là et tenter de l'aménager ou de le restaurer, pour lui donner tout son éclat et faire en sorte que cette bâtisse historique puisse devenir un lieu d'attraction. J'ai insisté pour qu'on le conserve; deuxièmement, pour qu'on le restaure, qu'on le meuble et qu'on s'organise avec le ministère des Affaires culturelles pour que ça devienne un lieu de rendez-vous, de visites, et que ça crée une autre attraction. Et le député de Drummond a raison de s'interroger sur le sort réservé à cette bâtisse qui, sur le plan architectural et le plan historique, est merveilleuse.

M. PINARD: Dans le rapport des ingénieurs spécialisés en espaces verts, M. Verge, est-ce qu'il n'y avait pas une recommandation pour en faire un relai gastronomique?

M. LOUBIER: Je n'ai pas pris connaissance de ce rapport. Il a dû demeurer au ministère de la Voirie. Pour ma part, ce que je vois dans cette bâtisse-là, c'est d'abord l'aspect architectural, l'aspect historique, sur tous les plans, et j'aimerais que le ministère des Affaires culturelles puisse l'aménager, le meubler et le décorer, de façon à reproduire réellement l'époque de cette bâtisse, de faire en sorte que ça devienne un autre pôle d'attraction pour le terrain de camping. Maintenant, si le député de Drummond me le permet, à certains endroits où il y avait des bâtisses, nous avons, par exemple, à l'Île d'Orléans, nous nous sommes servi d'une bâtisse pour en faire un théâtre d'été, une salle de réception, une salle de projection, etc. Alors, peut-être qu'à ce moment-là, pourrait-on négocier? Mais il y a une chose certaine c'est que nous ne voulons pas nous en départir. C'est un actif précieux pour le terrain de camping des Voltigeurs de le garder là, de le restaurer, avec beaucoup d'éclat.

M. PINARD: Il peut être constitué en musée aussi. Il y a une société privée qui détient les droits sur tous les objets d'art, les objets historiques qui ont été trouvés dans le manoir et qui est disposée à en remettre la propriété, soit au ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, soit au ministère des Affaires culturelles.

M. LOUBIER: Qu'est-ce que souhaiterait le député de Drummond, honnêtement?

M. PINARD: J'aimerais mieux que le ministre lise les recommandations faites par les ingénieurs; ce sont des recommandations très pertinentes.

M. LOUBIER: Mon opinion personnelle, c'est que j'aimerais beaucoup plus comme vous dites, le voir restaurer, comme musée, le meubler, le décorer au style de l'époque, que de le voir comme relais gastronomique sur un terrain de camping.

M. LAFONTAINE: M. Perron me dit la même chose. Il y a eu une recommandation de faite pour qu'on l'aménage en musée. Mais, à ce moment-là, disons que ça dépasserait les attributions et du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche et du ministre de la Voirie. Mais je suis complètement d'accord avec ce que le ministre du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche dit. Il faut faire tous les efforts possibles pour garder à la bâtisse son style et peut-être la meubler avec des meubles de cette époque. Ceci, à ce moment-là, en ferait un pôle d'attraction supplémentaire.

M. LOUBIER: Adopté?

M. PINARD: J'ai terminé, moi, si mes confrères n'ont pas d'autres questions. Est-ce que le ministre pourrait me dire, à même le budget des dépenses capitales pour l'année dernière, combien il y a eu de dépensé pour ce qu'on appelle les travaux en régie, les travaux faits à la journée, par rapport à ceux qui ont été exécutés à contrat, après demande de soumissions publiques?

M. LOUBIER: Est-ce que vous gardez le poste budgétaire 8 pour en haut?

M. LE PRESIDENT: Alors, le poste budgétaire no 7 est adopté, tout en gardant le droit de le reprendre.

M. LAFONTAINE: Alors, pour les postes

budgétaires 7 et 8, disons, d'une manière générale, pour donner un article, de 60/61 à 65/66, les travaux exécutés à la journée ont été de 29.1% du budget et en 66/67 et 67/68: 21.5% du budget, en régie.

M. PINARD: Oui, mais il y avait une diminution des dépenses capitales.

M. LAFONTAINE: Je comprends, mais disons que, dans l'ordre d'importance, avant le 5 juin 1966, il y a 29.1% des travaux qui ont été exécutés en régie et, depuis le 5 juin 1966, il y a 21.5% des travaux exécutés en régie.

M. PINARD: Je remarquais...

M. KENNEDY: Cette compilation est valable jusqu'à un certain point mais elle ne répond pas à la question. Il faudrait répondre en chiffres absolus.

M. LAFONTAINE: La question m'a été posée en chiffres absolus mais disons que je vais aller au-devant de la question du député de Drummond parce que dans le fond, c'est pour faire des chiffres, pour faire une comparaison. Alors la meilleure comparaison, c'est encore de l'établir par pourcentage.

M. KENNEDY: Cela ne répond pas exactement à la question.

M. PINARD: En régie par exemple, c'est pour quel montant. En 66/67 pour quel montant?

M. LAFONTAINE: Disons, ici, 67/68, des contrats, \$39,608,000, à la journée, en régie — parce que lorsque nous disons à la journée c'est plutôt en régie — c'est \$24,075,000 pour un total de \$63 millions. En 66/67, \$90 millions en contrats; \$11 millions en régie pour un total de \$101 millions.

M. PINARD: Vous incluez la route transcanadienne là-dedans.

M. LAFONTAINE: Non comprise. La route transcanadienne non comprise.

M. PINARD: Est-ce que le ministre aurait l'amabilité de me donner une copie du tableau?

M. LAFONTAINE: Je n'ai aucune objection.

M. PINARD: Cela faciliterait la discussion et cela écourterait les questions.

M. LAFONTAINE: Je ne voudrais pas l'enlever de là-dedans parce que cela fait partie de mon dossier. Ma secrétaire vous en enverra une lundi. D'accord?

M. PINARD: Alors pour l'année 66/67 et..

M. LAFONTAINE: Maintenant, ici, tenez peut-être que je pourrais vous donner ça. Cela résumerait peut-être mieux la situation de l'autoroute, la route trans canadienne, la voirie et les soumissions non publiques qui ont été négociées. L'autre jour, lorsque M. Lesage a fait son intervention en Chambre, lorsque je me suis levé pour dire que cela n'était pas tout à fait exact ce qu'il disait, je n'avais pas ce document-là mais je l'avais vu. Disons que...

M. PINARD: Maintenant, pour revenir aux questions qui apparaissent au feuillet et pour lesquelles il n'y a pas eu de réponse, est-ce que le ministre m'assure qu'il y aura une réponse à chacune des questions qui sont inscrites au feuillet? Parce que là ça me paraît essentiel.

M. LAFONTAINE: Moins la réserve que je lui ai faite l'autre jour relativement à un cas bien particulier.

M. PINARD: S'il n'y a que ça qui manque je n'en ferai pas de reproche au ministre.

M. LAFONTAINE: Seulement ça. Pour le reste je n'ai pas d'objection.

M. LE PRÉSIDENT: Très bien. Adopté. Poste budgétaire 8, adopté avec réserve.

M. LAFONTAINE: Le poste budgétaire, ce n'est pas avec réserve.

UNE VOIX: Cela s'en va en haut

M. PINARD: Est-ce que je peux faire remarquer que dans le tableau, dans la partie intitulée « Soumissions non publiques », cela n'indique pas nécessairement que ce sont des

travaux faits à la journée ou en régie ça.

M. LAFONTAINE: Pardon?

M. PINARD: Dans la partie intitulée « Soumissions non publiques », cela n'indique pas que ce sont des travaux routiers réalisés en régie ou à la journée. Cela peut être...

M. LAFONTAINE: Cela, c'est pour les contrats non négociés. Ce sont les soumissions non publiques.

M. PINARD: Oui, je comprends, négociés mais exécutés par des entrepreneurs ou aux frais du ministère. En régie, c'est exécuté aux frais du ministère.

M. LAFONTAINE: C'est une comparaison... Disons qu'on prendra...

M. PINARD: Aujourd'hui les contrats à exécuter à la journée le sont souvent par des entrepreneurs qui louent l'équipement et qui exécutent pour le compte du ministère.

M. LAFONTAINE: Non. Nous louons l'équipement d'un entrepreneur et on travaille avec le personnel qui est engagé.

M. PINARD: Avec un contremaître du ministère.

M. LAFONTAINE: Avec un contremaître du ministère. Alors, le poste budgétaire 8, réservé en Chambre, la route transcanadienne.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté.

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, le budget du comité de la Voirie a été adopté avec réserve de l'article 8 pour discussion en Chambre. Je remercie tous les membres de leur collaboration.

(17 h 39)