



# DÉBATS

de

**l'Assemblée nationale**

du

QUÉBEC

---

QUATRIÈME SESSION – 28<sup>e</sup> Législature

Commission de la voirie

Crédits du ministère de la Voirie (1)

Le 5 mai 1969

422 / 89

Président : l'honorable Gérard Lebel

Commission de la voirieCrédits du ministère

Séance du 5 mai 1969

(Seize heures trente-quatre minutes)

M. ROY (président de la commission de la Voirie): A l'ordre, messieurs!

Bienvenue à la discussion des crédits du ministère de la Voirie. Je demanderais à tous et chacun sa collaboration et de discuter dans l'atmosphère qui a prévalu l'an dernier. Tout le monde se trouvera plus informé et plus satisfait à la suite de cette attitude. Merci.

M. LAFONTAINE: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que vous voulez commencer par une discussion générale?

M. PINARD: Avec votre permission, j'aimerais faire des remarques d'ordre général avant d'en arriver à la discussion, article par article.

J'aimerais traiter au tout début, des aspects économique et financier d'une véritable politique routière. L'occasion m'en est fournie par la discussion que nous ferons du budget présenté par le ministère de la Voirie pour l'exercice financier 69/70.

J'aimerais souligner que les moyens de communication sont, dans notre monde moderne, les principaux auxiliaires de la mise en exploitation des richesses qu'il recèlent car ils facilitent et développent l'ouverture de nouveaux débouchés et la création de marchés. Ce qui a pour résultat d'augmenter la consommation, de stimuler l'Industrie et de transformer les modes de vie.

Le réseau routier est, sans contredit, la base même du transport par voie de terre. La route prend, avec le nombre toujours croissant de véhicules automobiles, une place prépondérante dans l'économie quelle que soit l'importance des autres moyens de communication.

Au Québec, comme ailleurs dans le monde, le trafic routier des marchandises et des voyageurs s'accroît annuellement dans de plus fortes proportions que le trafic ferroviaire. Donc, importance primordiale, à notre avis, d'attribuer au ministère de la Voirie des budgets toujours de plus en plus considérables et plus susceptibles de lui permettre de faire face aux besoins croissants.

La route est à la fois l'instrument irremplaçable de la mise en valeur des pays sous-développés ou des parties de territoires qui sont sous-développés et la route est aussi le rouage essentiel qui concourt à la vie économique des régions en pleine expansion. Elle suscite, au prix d'investissements réduits, le démarrage économique des pays neufs en reliant les lieux de production ou d'extraction aux points de consommation ou d'exportation.

C'est dans les pays en voie d'Industrialisation, comme c'est le cas pour le Québec, que les qualités d'un bon réseau routier peuvent être les plus efficaces. En effet, sa construction beaucoup moins onéreuse que celle des chemins de fer ne donne pas lieu, dès sa création, à des investissements trop importants ou hasardeux, et on peut commencer, après étude du courant de trafic, par établir le tracé d'une simple piste, puis celui d'une voie modeste, pour aboutir enfin — et c'est là l'ultime étape — à la mise en chantier d'une route aux caractéristiques les plus modernes.

Dans certaines parties du territoire québécois, nous en sommes au tout début d'une véritable politique routière. Dans la région métropolitaine de Montréal, je pense que le ministère a rattrapé le temps perdu par une politique vigoureuse vers les années 1960 à 1966, et les grands travaux amorcés à cette époque se continuent. J'espère que cet élan donné à la politique routière du Québec, à l'époque, se poursuivra et que cette partie du territoire québécois qu'est la grande métropole de Montréal trouvera, dans un réseau moderne, sécuritaire et rapide, les voies de communication qui sont absolument nécessaires pour continuer de jouer le rôle de métropole économique du Québec, sans pour cela mettre en danger la réalisation des ambitions légitimes des autres parties du territoire québécois qui ont besoin elles aussi d'Investissements considérables en matière de réseaux routiers, de façon à obtenir la déconcentration économique et industrielle absolument essentielle à leur développement.

Dans les pays évolués, la route complète les moyens de communication existants, constitue un pôle de développement autonome et, pour le cas particulier du Québec, se trouve à l'origine de précieuses rentrées de revenus nouveaux. En effet, d'une part, les transports routiers sont préférables aux autres pour le transport rapide des denrées alimentaires et pour celui des marchandises de détail; d'autre part, les lignes de chemin de fer doivent être complétées par des voies routières sur lesquelles elles trouvent des points d'éclatement.

Ce n'est pas un hasard de constater que de plus en plus le trafic du camionnage est à la hausse parce que c'est là le moyen le meilleur et le plus rapide de servir d'une façon satisfaisante les régions les plus éloignées parce que les fabricants de denrées alimentaires, les exportateurs et les producteurs préfèrent avoir recours à ce moyen de transport parce qu'il est le moins coûteux, le plus rapide et surtout le plus rentable.

Productrice, créatrice de richesses, la route est aussi consommatrice et, comme telle, stimulant de l'économie. Elle provoque ainsi tout le long de son parcours une activité, un développement, une concentration d'offres et de demandes qui favorisent, dans les régions desservies par elle, la fondation de marchés, points de départ d'industries nouvelles, génératrices d'expansion et de déplacement démographique. Enfin, elle assure à ses riverains une sécurité incontestable en leur permettant de se sentir beaucoup plus proche du monde extérieur.

En outre, elle entraîne un fort courant d'activités. En effet, son administration et son entretien requièrent une main-d'œuvre locale importante et sa présence donne une sérieuse impulsion à l'industrie et au commerce régionaux. Grâce à elle, toute une population d'ingénieurs, de techniciens, de conducteurs de travaux, sans parler des garagistes, des pompistes, des hôteliers et des restaurateurs, cesse d'être à la charge de l'économie rurale, pour bénéficier d'un pouvoir d'achat provenant de villes plus ou moins éloignées, qui régénère à son tour le commerce local et favorise le peuplement des abords de la voie. Enfin, une bonne route concourt à la déconcentration démographique en permettant aux travailleurs d'habiter loin des centres industriels, et d'habiter dans des territoires relativement plus paisibles où le repos est plus facile dans une civilisation, où la compétition est toujours de plus en plus forte, où la tension au travail augmente sans cesse et dans un monde où il faut de plus en plus consacrer des heures de loisir reposantes pour permettre aux travailleurs d'être productifs à l'usine et dans les différents emplois où ils ont à travailler.

Les travaux routiers d'entretien, de réparation et de construction tiennent dans l'économie générale du Québec une place importante comme en témoignent les chiffres budgétaires qui sont élevés chaque année graduellement et de façon considérable, sous le régime libéral à partir de l'exercice financier 60/61, pour atteindre, en 1966, la somme brute de \$294 mil-

lions à titre de budget global des dépenses ordinaires et des dépenses en immobilisation.

Cela, sans compter le budget de l'Office des autoroutes du Québec qui était en moyenne de \$40 millions annuellement et qui a permis de créer les grandes artères routières dans la région des Cantons de l'Est entre Sherbrooke, Granby et Montréal, et de prolonger l'autoroute des Laurentides jusqu'à Sainte-Adèle et de créer de toute pièce une nouvelle autoroute à péage du côté nord du Saint-Laurent entre Montréal et Berthier.

Nous espérons que le budget du ministère de la Voirie, cette année, permettra, entre autres, de continuer ces grands travaux routiers notamment, du côté nord du Saint-Laurent, de continuer cette autoroute de la rive nord jusqu'à Trois-Rivières, qu'elle traversera la rivière Saint-Maurice pour servir le comté de Champlain et qu'elle sera terminée éventuellement jusqu'à Québec, pour être raccordée aux grands réseaux routiers du Québec métropolitain. Qu'elle ira pousser une pointe dans la partie nord du Québec métropolitain avec raccordement aussi par le nouveau pont sur le Saint-Laurent, à Québec, avec le réseau de la région sud de la province pour se continuer, grâce à la route trans canadienne, jusqu'aux frontières du Nouveau-Brunswick. Il y a tout à gagner à avoir des communications plus faciles avec cette province: cela accentuera les échanges industrielles et commerciales à tout point de vue.

Dès le retour de l'Union Nationale au pouvoir en 1966 — c'est une constatation que je fais, M. le Président, je ne veux pas en faire une critique acerbe ou mesquine, mais les faits sont les faits; c'est peut-être tout simplement l'effet du hasard. — Le budget global du ministère de la Voirie a commencé à décroître considérablement puisqu'il est tombé au montant de \$237 millions pour l'exercice financier 67/68, alors que le budget brut total, global de la province était, pour cette année, de \$2,636 millions. Ces chiffres ne tiennent pas compte des crédits supplémentaires et des mandats spéciaux qui ont pu être demandés et accordés au ministère de la Voirie par la Législature. Mais je crois que cela reste très sensiblement dans l'ordre de grandeur et aussi dans les cadres de la vérité.

Pour l'exercice financier 69/70, donc pour cette année, le budget des dépenses, c'est-à-dire le budget brut total de la province de Québec — si je me fie au cahier des estimations budgétaires de 69/70, que nous avons tous devant nous — est de \$3,375, millions. La part

du ministère de la Voirie ne sera cette année que de \$290 millions.

Ceci indique un fléchissement considérable dans l'ordre des priorités des dépenses gouvernementales, surtout si l'on tient compte de la somme de \$32,400,000 qui est prévue pour la construction des ponts qui relève maintenant du ministère de la Voirie à la suite de l'intégration du secteur « construction de ponts » qui était autrefois la responsabilité du ministère des Travaux publics, au ministère de la Voirie; ceci accentue davantage la diminution des crédits directement affectés à la construction des routes.

Il y a là, à mon avis et à l'avis des membres de la commission, du côté de l'Opposition, un déséquilibre inquiétant entre le secteur des dépenses productives comme celles de la voirie et des travaux publics et le secteur des dépenses improductives comme celles du bien-être social, des affaires culturelles et des autres dépenses à caractère de prestige.

Il n'est donc pas surprenant que le chômage ait monté en flèche dans le Québec pour atteindre un niveau de 8.5%, ce qui est une proportion record du taux de chômage dans l'histoire du Québec; c'est aussi le plus fort taux de chômage connu au Québec depuis plusieurs années. Cela est la preuve évidente d'un manque de leadership au ministère de la Voirie, dans l'ensemble des activités gouvernementales, et cela est dû au fait que le ministre de la Voirie...

UNE V O I R I E . Il ne connaît pas cela!

M. PINARD: ... Non, malheureusement — et Je le déplore — est trop souvent absent de son ministère...

M. LAFONTAINE: Ah non!

M. PINARD: ... et n'est pas en mesure de convaincre le premier ministre...

M. LAFONTAINE: Est-ce que je peux dire...

M. PINARD: ... et le ministre des Finances.

M. LAFONTAINE: Est-ce que Je peux dire au député de Drummond qu'hier J'ai quitté mon bureau, au ministère de la Voirie, après avoir signé des documents pour le ministère de la Voirie, exactement à minuit moins quart, accompagné de mon secrétaire, M. Bélanger et du chauffeur. Un dimanche soir!

M. PINARD: Je n'aimerais pas qualifier le travail que le ministre fait ou n'accomplit pas...

M. LAFONTAINE: Continuez, mais Je trouve que...

M. PINARD: Je n'aimerais, non plus, qualifier...

M. LAFONTAINE: Je trouve mesquine, pour employer l'expression du député de Drummond, l'allusion qu'il vient de faire.

M. PINARD: ... les heures de travail pendant lesquelles le ministre de la Voirie travaille. Je dis que, malheureusement, pour des raisons de santé fort probablement, il est trop souvent absent de son ministère et que l'administration du ministère s'en ressent. Cela occasionne une diminution au plan de la motivation des hauts fonctionnaires qui ont à travailler avec lui à l'administration du ministère. Surtout, cela a eu pour effet direct de ne pas permettre au ministre de la Voirie de convaincre le premier ministre et le ministre des Finances de la nécessité et des avantages de placer les dépenses de la voirie dans le secteur des dépenses prioritaires du gouvernement.

M. LAFONTAINE: M. le Président, est-ce que vous permettez...

M. PINARD: ... susceptibles d'accélérer le renouveau économique du Québec et de participer vigoureusement à l'aménagement du territoire.

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. PINARD: Alors que, dans la province de l'Ontario, le gouvernement Robarts...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond me permettrait-il une question?

M. PINARD: ... accorde encore cette année un statut prioritaire au ministère de la Voirie...

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. PINARD: ... avec un budget global de \$483 millions...

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond me permettrait une question?

M. PINARD: Après. Ce qui prouve qu'en dépit d'un budget d'austérité...

M. LAFONTAINE: Je pourrais lui dire immédiatement que l'ancien gouvernement...

M. PINARD: M. le Président, j'aimerais garder la parole. Le ministre répondra...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: C'est une fausseté que vous venez de dire.

M. PINARD: Ne m'interrompez pas! Le ministre me répondra s'il le faut.

M. LAFONTAINE: C'est une fausseté. Si c'est une déclaration...

M. PINARD: J'aimerais que la discussion se déroule dans l'ordre le plus parfait possible.

M. LAFONTAINE: S'il tente de m'expliquer que la province a commencé à exister en 1960...

M. PINARD: Que le ministre me laisse terminer ma déclaration préliminaire et je permettrai au ministre de me répondre sans l'interrompre.

M. LAFONTAINE: Je dois assurer le député de Drummond que je ne le suivrai pas sur la voie qu'il est en train d'élaborer.

M. PINARD: Je disais donc, M. le Président, que le gouvernement Robarts accorde, encore cette année, un statut prioritaire au ministère de la Voirie...

M. LAFONTAINE: On est loin des crédits du ministère de la Voirie.

M. PINARD: ... avec un budget de \$483 millions. Ce qui prouve qu'en dépit d'un budget d'austérité beaucoup plus sévère que celui du Québec, le cabinet Robarts juge encore que les dépenses de voirie sont productrices, créatrices de richesses et que la route est aussi consommatrice et, comme telle, stimulante de l'économie dans des secteurs multiples.

M. le Président, vous allez peut-être me demander la preuve de ce que je viens d'avancer. J'ai ici le cahier des estimations budgétaires du gouvernement d'Ontario pour l'exercice financier 69/70. Le budget global du gouvernement ontarien est sensiblement inférieur au budget global demandé par le gouvernement du Québec pour le même exercice financier.

Le trésorier de la province, l'honorable McNaughton, déclare dans le discours du budget qu'il a prononcé devant la Législature d'Ontario qu'il a réussi à cause du régime d'austérité à maintenir l'augmentation des dépenses gouver-

nementales à un taux de 7.5%, tandis qu'au Québec, alors que nous vivons un régime d'austérité, le gouvernement n'a pu faire mieux que de maintenir l'augmentation de ses dépenses globales à un taux inférieur à 13.6%, tout près de 14%, et pourtant, nous vivons dans le même régime d'austérité. Je dirais même que la province d'Ontario est plus riche que la province de Québec, compte tenu de son industrialisation plus poussée, de la richesse des citoyens plus forte per capita de la province d'Ontario.

Mais, M. le Président, la province d'Ontario a peut-être une autre philosophie de la dépense publique que celle qui prévaut actuellement au gouvernement du Québec. C'est qu'il y a déjà 30 ans, 35 ans, le ministère de la Voirie, en Ontario, est allé percer des grandes artères routières aux frontières mêmes des Etats riches des Etats-Unis qui étaient fortement industrialisés, avec le résultat que, en très peu de temps, le territoire ontarien s'est industrialisé grâce à l'influx de capitaux considérables. L'industrie de l'automobile est allée s'implanter dans la province d'Ontario. Les industries de l'acier sont également allées s'implanter dans la province d'Ontario.

Le gouvernement de l'époque a vu juste en adoptant, il y a déjà 30 ans, une politique routière agressive, vigoureuse. C'est grâce à cette politique que la province d'Ontario est passée au premier rang parmi les provinces du Canada et qu'elle a la plus forte industrialisation de toutes les provinces du pays.

J'admettrai cependant qu'il est vrai que la province d'Ontario est mieux située géographiquement que ne l'est le Québec. Je suis prêt à concéder ça. Mais du fait que nous sommes moins bien servis géographiquement que la province d'Ontario, n'est-ce pas là une raison additionnelle de se montrer plus agressif en matière de voirie, en augmentant chaque année les budgets pour être en mesure de mieux servir les besoins qui nous sont déclarés non seulement par les représentants du peuple, mais par tous les conseils économiques régionaux à qui on fait appel sur le plan du dialogue, pour mieux faire connaître les besoins des populations des territoires sous-développés sur le plan industriel, sur le plan économique, sur le plan des services sociaux, sur le plan des services culturels?

Je me dis donc que si ces raisons ont prévalu en Ontario, elles devraient prévaloir davantage dans le Québec et que, loin de diminuer les crédits affectés directement ou indirectement au réseau routier, il faudrait maintenir le niveau des dépenses qui a été relevé très

sensiblement alors que le parti libéral était au pouvoir de 1960 à 1966, et qu'il y a encore de nombreuses régions au Québec où le réseau routier est insuffisant. D'ailleurs, il s'agit de lire les nombreux mémoires qui sont soumis annuellement par les chambres de commerce, par les conseils économiques régionaux, par les associations professionnelles de constructeurs pour se rendre compte qu'il y a encore beaucoup de retard à rattraper et que nous n'avons pas fait ce qui devrait être fait dans ce domaine.

J'ai parlé jusqu'ici des aspects économiques et financiers d'une politique routière. Je pense qu'il est bon également de dire un mot du rôle social que doit jouer la route pour l'organisation du territoire, pour l'aménagement ou le réaménagement du territoire. Evidemment, je serai amené à faire des considérations qui relèveront sans doute du domaine touristique. Je crois que ces politiques doivent être intimement reliées, qu'il doit y avoir une meilleure coordination entre les différents ministères de sorte que le gouvernement puisse, à l'occasion, faire les investissements les plus productifs et les plus susceptibles de donner les services demandés par la population.

Il est plus vrai que jamais d'affirmer que la route est devenue le moyen, pour le citoyen, de fuir l'agglomération où il travaille, d'aller respirer l'air des campagnes et, pour tous, de connaître des régions jusqu'alors ignorées, de vivre sous d'autres climats et de découvrir d'autres horizons. L'habitude est maintenant entrée dans les moeurs de se déplacer au volant d'une voiture un mois par an — car c'est presque la durée des vacances qui sont prévues maintenant dans les conventions collectives — ou de s'évader à l'occasion d'un week-end, grâce à un réseau particulièrement dense et bien « roulant ». On utilise la route au maximum, on en connaît les moindres ressources et, sans elle, bien des monuments, bien des églises, bien des musées de province, sans parler de sites incomparables resteraient la part d'un petit nombre d'élus. Au surplus, dans un pays comme le nôtre où les richesses touristiques sont abondantes et attirent chaque année un nombre considérable de voyageurs étrangers, des routes plus modernes, plus rapides et plus sécuritaires doivent représenter un élément dont il faut tenir compte dans l'apport de nouveaux revenus pour l'Etat, si tant il est vrai que l'industrie touristique au Québec est, je crois, la deuxième industrie par ordre d'importance au chapitre du rendement des dépenses faites par les touristes. Je pense que c'est là une des sources de revenus des plus importantes de l'Etat québécois.

M. GARDNER: Quelle est la première?

M. PINARD: ... et c'est peut-être la première; je n'ai pas les statistiques suffisamment précises, parce qu'elles datent de 1960 ou 1961. Alors, je ne voudrais pas risquer de donner un rang qui ne serait pas appuyé par des statistiques précises émanant du ministère de l'Industrie et du Commerce que je n'ai pas en ma possession malheureusement.

Si l'industrie touristique au Québec ne connaît pas un essor plus considérable, c'est qu'il faut bien constater que, faute de crédits suffisants et continus, le développement de la circulation routière est plus rapide que l'aménagement des réseaux qui sont déjà très congestionnés et qui sont incapables de conduire les touristes là où ils voudraient aller.

M. le Président, il s'agissait de remarques préliminaires. J'aimerais quand même appuyer un peu plus fortement sur la diminution sensible des crédits du budget de la Voirie depuis 1966.

Le chef de l'Opposition, dans la réponse au discours du budget du ministre des Finances, pour l'exercice 67/68, avait, à l'aide d'un tableau, prouvé que la construction et la réfection des routes et des autres immeubles totalisaient \$173,210,000 en 66/67. En 67/68, la dépense prévue n'a été que de \$122,279,000, ce qui a donné une diminution nette de \$51 millions.

C'était à l'article 6 du cahier des estimations budgétaires pour l'exercice financier 67/68.

A l'article 7 de ce même cahier des estimations budgétaires pour l'exercice financier 67/68, les crédits pour la route transcanadienne n'ont été que de \$55,576,000 par rapport à la somme de \$98,479,000 que le ministère de la Voirie avait demandée de voter dans l'exercice financier 66/67.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond peut me répéter ces chiffres?

M. PINARD: Ce qui a donné une diminution de \$43 millions.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond veut me citer les chiffres?

M. PINARD: A l'article 7 du cahier des estimations budgétaires pour l'exercice financier 67/68...

M. LAFONTAINE: ... 67/68...

M. PINARD: Oui... le ministère de la Voi-

rie a demandé des crédits de \$55,576,000, alors qu'en 66/67 des crédits pour la route transcanadienne ont été de \$98,479,000, ce qui a donné la diminution de \$43 millions. La diminution totale a été de \$94 millions brut.

Si l'on soustrait de la dépense globale, dans tous les cas, les contributions et remboursements pour savoir quelle est la diminution du coût au trésor québécois, on en arrive à une diminution nette de \$63 millions. C'est la dépense globale dont il faut tenir compte pour évaluer la diminution dans l'ampleur des travaux.

Ce tableau, dont je viens de faire mention, le chef de l'Opposition s'en est servi à l'époque dans son discours en réponse au discours du budget. Je ne crois pas que nous ayons à faire des démentis aux chiffres qu'il a cités à l'époque.

Je tiens pour acquis qu'ils restent vrais et que, depuis 1967, il y a véritablement une diminution du budget de la voirie et que c'est pour cela que nous assistons à une montée en flèche du chômage dans le secteur de la construction. C'est tellement vrai que la situation est bien celle que je viens de décrire que l'Association des constructeurs de routes et des grands travaux de Québec, dans un mémoire qu'elle a présenté tout récemment au premier ministre de la province et au ministre des Finances, a fait état de cette diminution considérable dans les crédits de la voirie. Diminution qui affecte dangereusement l'équilibre et la rentabilité de l'industrie de la construction routière au Québec. Diminution qui a provoqué une hausse assez aiguë du chômage et qui a obligé les entrepreneurs routiers à donner congé à un très grand nombre d'employés de la construction dans les divers corps de métiers.

Je pourrais donner un pourcentage représentatif sur le plan du nombre de personnes qui ont dû quitter l'entreprise de la construction. Cela représenterait environ 30% de la main-d'oeuvre qui était, jusque là, employée, c'est-à-dire durant les années de pointe, durant les années des grands travaux, à l'époque de 1965 et 1966, travaux préparatifs, dans la région de Montréal, à l'ouverture de l'Exposition universelle.

Il est évident que cette diminution considérable dans le volume des travaux et dans les crédits affectés à la construction routière a affecté très sensiblement plusieurs entrepreneurs routiers et a provoqué même chez certains d'entre eux des faillites assez retentissantes dont la plupart ne sont pas capables de se relever.

C'est autant d'entreprises qui disparaissent

du champ de la compétition du secteur de la construction et c'est autant d'employés qui sont obligés d'aller ailleurs, dans d'autres secteurs de l'Industrie pour tenter de trouver preneur, pour se trouver un emploi rémunérateur et stable. Dans certaines régions de la province, cette situation est très aiguë parce que je suis moi-même témoin de l'expérience vécue par des ouvriers qualifiés dans la construction, spécialistes dans la construction de viaducs, de ponts, des infrastructures routières qui sont obligés de s'expatrier en dehors du Québec pour tenter de se trouver un emploi dans d'autres provinces, dans des chantiers comme ceux de Churchill Falls et dans d'autres gros chantiers qui sont actuellement réalisés dans d'autres provinces du pays et notamment dans l'Ouest où il y a la construction de barrages et des travaux de construction pour les compagnies qui exploitent les richesses naturelles, en particulier dans le domaine de l'industrie du pétrole.

Alors, M. le Président, l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec s'est montrée particulièrement sévère à l'endroit du gouvernement. La réponse du premier ministre et du ministre des Finances a été peut-être cinglante, mais elle a peut-être aussi trahi la réalité de ce que j'ai exprimé tantôt. C'est qu'il était vrai qu'aux yeux du gouvernement actuel la voirie n'était plus et ne devait plus être considérée comme étant prioritaire. C'est le premier ministre lui-même qui l'a dit en réponse aux revendications de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec.

M. LAFONTAINE: Quand nous parlons de priorité, nous parlons toujours de priorité relative, évidemment de priorité d'éducation, de santé et de bien-être social. Je pense bien que le député de Drummond s'entendra avec tout le monde pour dire qu'il y a présentement dans le Québec — je pense bien que c'est son gouvernement qui a lancé l'opération 55. — En parlant de priorité éducative, le gouvernement actuel continue...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: ... c'est parce que nous tombons à l'ordre des priorités et, quand nous parlons de priorité, il faut toujours comparer avec les autres ministères.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! L'honorable député de Drummond a demandé la parole pour faire un exposé général et le ministre de

la Voirie aura toute latitude de répondre à l'honorable député de Drummond à la fin de son exposé.

M. LAFONTAINE: Si M. le président me permet d'ajouter seulement ceci, c'est que dans le passé il a toujours été admis de part et d'autre que, lorsque certains avancés que je n'ai pas l'intention de relever viennent peut-être en contradiction avec l'entendement général bien compris, je pense bien que nous pouvons faire, M. le Président, sauf respect, les remarques voulues.

M. LE PRESIDENT: M. le député de Drummond.

M. PINARD: De toute façon, M. le Président, la situation qui a été expliquée par le mémoire de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec est, à mon avis, très réaliste.

D'ailleurs, les chiffres cités à l'appui de ce mémoire sont difficilement contestables. Je pense que cette association est bien représentative de l'industrie de la construction. Comme elle a été très souvent consultée dans le passé par le ministère de la Voirie, par les autorités gouvernementales, je vois mal que le même gouvernement, aujourd'hui, parce que cela ne fait plus son affaire ne tienne pas compte davantage des représentations de cette association. C'est une association véritablement professionnelle qui groupe le plus grand nombre des entrepreneurs routiers et des grands travaux au Québec. C'est une association qui est devenue de plus en plus professionnelle au fur et à mesure que les budgets de la Voirie ont été augmentés.

Cela a été plus facile aux autorités de l'époque de demander aux membres de l'association de se discipliner, de s'intégrer dans le cadre de l'association professionnelle de façon à mieux faire valoir leurs revendications, à mieux faire valoir leurs propositions et de façon aussi à travailler plus étroitement avec les autorités du ministère en matière de planification routière.

Un des grands reproches faits par l'association, dans son mémoire, concerne la disparition à toutes fins pratiques, du système de soumissions publiques,...

M. LAFONTAINE: C'est faux, M. le Président, c'est faux. Il y a tout de même une limite.

M. PINARD: ... compte tenu du volume des travaux...

M. LAFONTAINE: Voyons donc!

M. PINARD: ... qui ont été accordés par le ministère de la Voirie et les autres ministères, aux entrepreneurs qui faisaient partie de l'association. De quelle façon s'y est-on pris, M. le Président, pour battre en brèche le système de soumissions publiques qui a été instauré et appliqué par l'ancien gouvernement? C'est que, depuis le 5 juin 1966,...

M. LAFONTAINE: C'est faux.

M. PINARD: ... le ministère de la Voirie s'est mis à accorder plus d'importance à la réalisation des travaux routiers qu'on appelle des travaux faits en régie, censément faits par l'entreprise gouvernementale, alors qu'en réalité ces travaux sont réalisés par des petits entrepreneurs dans les comtés de qui on loue l'outillage, à qui on demande de fournir les matériaux de construction, de fournir la main-d'oeuvre. Ces travaux n'étant pas imputés au budget des dépenses de construction proprement dites, cela permet au ministère, au lieu de grouper tous ces petits travaux qui, individuellement, pourraient être évalués à moins de \$4,000 ou \$5,000 ou peut-être davantage aussi, au lieu de les grouper pour en faire des travaux d'une plus grande envergure de façon à obliger le ministère de la Voirie à faire préparer des plans et devis et à demander des soumissions publiques pour en arriver à un coût plus économique au plan de la construction, eh bien, on divise les projets pour les rendre les plus petits possibles sur le plan du coût estimatif pour, en sorte, passer à côté du système établi et pour réaliser une série de petits travaux qui, reliés les uns aux autres, dépassent considérablement...

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond est plus sérieux que ça! Voyons donc.

M. GARDNER: Avez-vous des preuves à l'appui?

M. LAFONTAINE: Des affirmations gratuites, une après l'autre.

M. PINARD: M. le Président, c'est une situation que l'on vit dans chacun de nos comtés...

M. LAFONTAINE: Voyons donc!

M. PINARD: ... et surtout dans les comtés ruraux. Je ne parle pas des grands projets routiers comme les projets de la route 6 et les projets de la route transcanadienne...

M. LAFONTAINE: Le député sait qu'il faut

faire des soumissions publiques lorsque le montant de l'estimation dépasse \$ 5,000. Il n'est pas question de déjouer la loi. Tout ce que le ministre de la Voirie a fait est parfaitement légal. Si le député de Drummond a une accusation précise à lancer, qu'il la lance donc!

M. PINARD: L'année dernière, j'ai interrogé le ministre pour savoir si effectivement il avait augmenté le volume des travaux exécutés en régie ou faits à la journée, comme on se plaît à le dire...

M. LAFONTAINE: Je vais lui répondre, s'il le veut, avec les chiffres. On peut parler pendant des heures et des heures, dire un grand nombre de faussetés, M. le Président, et cela n'avance pas les travaux de la commission.

M. PINARD: Alors, si je m'en tiens aux déclarations qui ont été inscrites au journal des Débats durant la séance de la commission des crédits de la Voirie des 30 et 31 mai 1968, à la page 546 et suivantes, il appert que le ministre de la Voirie a admis que c'était vrai qu'il avait augmenté le volume des travaux routiers réalisés à la journée ou faits en régie.

M. GARDNER: Le volume des petits travaux a augmenté.

M. PINARD: Et que cela s'est traduit aussi par l'augmentation non seulement du volume des travaux mais aussi par une augmentation de la dépense au plan budgétaire. Il a cité des chiffres, M. Lafontaine...

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

M. PINARD: M. Lafontaine...

M. LAFONTAINE: J'ai des chiffres ici que je peux vous donner, M. le Président...

M. PINARD: A la page 547, a répondu: « Disons ici qu'en 67/68, des contrats: \$39,608,000, à la Journée, en régie, parce que lorsque nous... »

M. LAFONTAINE: M. le Président, je m'oppose à la façon de procéder du député de Drummond. Il est en train de sauter d'article en article et ce ne sont plus des considérations générales. Je regrette, je n'ai pas son texte, je ne pourrai pas lui répondre point par point. Il va falloir...

M. PINARD: Le ministre peut toujours commencer par regarder les réponses qu'il a données l'année dernière, à la séance des 30 et 31 mai 1968.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond vient d'entamer peut-être 50 sujets différents, comment veut-il que je lui réponde d'une façon logique cet après-midi? Lorsqu'il fait une affirmation...

M. PINARD: Le ministre a des fonctionnaires que je n'ai pas.

M. GARDNER: Tenez-vous-en à des questions générales.

M. LAFONTAINE: Je vais lui donner tout de suite ce qu'il vient de mentionner des chiffres, des pourcentages établis par mon service, cela lui exemptera peut-être 15 minutes de péroraisons pour ne rien dire.

M. PINARD: Ce n'est certainement pas dans le rapport annuel de la Voirie que je vais trouver des renseignements que le ministre voudrait me donner.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond veut blâmer le ministre de la Voirie du décès d'un de ses fonctionnaires qui normalement s'occupait...

M. PINARD: Ce n'est pas notre fonctionnaire, c'était le fonctionnaire du ministre de la Voirie...

M. LAFONTAINE: Mais, par contre, le député de Drummond va admettre que je lui ai fait transmettre le plus tôt possible...

M. PINARD: C'est un incident que le ministre devrait oublier.

M. LAFONTAINE: Je pense que le discours que le député de Drummond est en train de faire est un accident...

M. PINARD: Si le ministre a à reprendre les déclarations qu'il m'a faites l'an passé, en réponse à des questions précises, libre à lui de le faire et je l'admettrai. Il faudra quand même qu'il contredise les chiffres qu'il a lui-même cités et qui sont inscrits au journal des Débats.

M. LAFONTAINE: M. le Président, le député de Drummond est rendu au poste budgé-

taire no 7, article 1. Ce n'est plus une considération générale, c'est le poste budgétaire no 7, article 1, que le député de Drummond est en train de discuter.

M. PINARD: M. le Président, je pense qu'au poste budgétaire 1; Administration, il est permis de faire une discussion générale, avant d'en arriver à une discussion spécifique, article par article. Je pense que vous m'en aviez accordé le droit tantôt. D'ailleurs, c'est mon droit strict de commencer par faire des remarques d'ordre général. C'est le droit strict des membres de la commission du budget de la Voirie de faire des remarques d'ordre général, qui relèvent des problèmes qui sont soumis à leur attention, à leur responsabilité.

M. LAFONTAINE: Si ce sont des remarques générales, M. le Président, j'accepte, mais nous entrons là dans des détails.

M. PINARD: Nous ne voulons, en aucune façon, être limités dans la discussion du budget que nous allons faire. Je voudrais que le ministre de la Voirie soit serein, soit calme.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond admet que le point qu'il soulève présentement peut être discuté au poste budgétaire 7, article 1? Et ceci, d'une façon beaucoup plus complète et objective et plus logique qu'il ne le fait présentement.

M. PINARD: J'admets cela, je l'ai dit tantôt. Mais j'ai le droit de faire une discussion générale de l'administration du ministère. Si un système de soumissions publiques ne fait partie intégrale d'un système d'administration au ministère de la Voirie, je ne sais pas de quoi le ministre de la Voirie veut parler.

M. LAFONTAINE: Mais de quoi le député de Drummond se plaint-il sur le système de soumissions?

M. PINARD: Alors, article par article, tantôt, nous pourrions en arriver à la discussion...

M. LAFONTAINE: Mais de quoi se plaint-il, le député de Drummond?

M. PINARD: ... de points spécifiques. Et je crois que j'ai l'occasion de discuter de points d'ordre général et c'est bien mon intention de continuer à le faire, indépendamment de ce que peut penser le ministre, que ça lui fasse plaisir ou non.

M. LAFONTAINE: De quoi se plaint le député de Drummond sur le système des soumissions publiques?

M. PINARD: Je dis que le ministre de la Voirie cherche à contourner...

M. LAFONTAINE: Je ne contourne pas.

M. PINARD: Il a été question du système de soumissions publiques, qui a été appliqué par l'ancienne administration libérale et il s'efforce, de plus en plus, de donner des petits contrats...

M. LAFONTAINE: Non, M. le Président.

M. PINARD: ... sous le couvert de travaux exécutés en régie, 3. la journée.

M. LAFONTAINE: Je proteste, M. le Président. Nous ne donnons pas de contrats d'au-delà de \$5,000 sur l'article immobilisation, sans aller en soumissions publiques.

Je demanderais au député de Drummond d'avoir la gentillesse de l'admettre. Il le sait lui-même.

M. PINARD: Nous donnerons des exemples tantôt, et cela permettra au ministre de la Voirie, à l'aide des exemples que nous lui donnerons...

M. LAFONTAINE: Il y a une différence...

M. PINARD: ... le ministre nous expliquera le fonctionnement de son nouveau système d'adjudication de contrats.

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas un nouveau système. Nous faisons, présentement, au ministère de la Voirie, des travaux que nous appelons en régie. Les travaux que nous faisons en régie, l'ancien gouvernement libéral en faisait des travaux en régie.

M. PINARD: M. le Président..

M. LAFONTAINE: Dans son temps, il y avait 29.1% du budget de la Voirie, au poste 7, article 1, immobilisation, dépensé en régie: 29.1% du budget.

M. PINARD: Vous parlez d'avant 1960?

M. LAFONTAINE: Depuis 66/67 jusqu'à 68/69, nous avons une moyenne de 25.1%.

M. PINARD: M. le Président, f aimerai que la discussion...

M. LAFONTAINE: Cela veut dire que, depuis que le gouvernement de l'Union Nationale est au pouvoir, il y a moins, en pourcentage, de travaux de voirie faits en régie que du temps où le député était ministre de la Voirie.

M. LACROIX: Vous êtes sérieux?

M. PINARD: M. le Président...

M. LAFONTAINE: Je suis sérieux et j'ai les chiffres ici.

M. PINARD: Je serais peut-être prêt à concéder cela au ministre de la Voirie s'il admet cependant que, vu la diminution des crédits du ministère de la Voirie, les choses étant...

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. PINARD: ... proportionnelles à ce moment-là...

M. LAFONTAINE: Cela prouve que nous sommes loin du poste budgétaire 1, article 1.

M. LE PRESIDENT (M. Gardner): A l'ordre!

M. LAFONTAINE: Nous sommes rendus au poste budgétaire 7, article 1.

M. LE PRESIDENT (M. Gardner): Je crois que nous devrions...

M. LAFONTAINE: Je demanderais au député de Drummond de revenir à l'administration et à des considérations générales, M. le Président, au lieu d'entrer dans des détails.

M. PINARD: M. le Président, je pense que vous devez être solidaire de la décision qui a été prise tantôt par celui qui...

M. LE PRESIDENT (M. Gardner): Certainement.

M. PINARD: ... est président de la commission pour l'étude du budget de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Cela ne veut pas dire, par exemple...

M. PINARD: Alors que vous êtes simplement

son représentant lorsqu'il est absent, vous devriez faire en sorte de faire respecter la décision qu'il a prise alors qu'il a déclaré que le député de Drummond et tous les membres de la commission avaient le droit de faire des remarques d'ordre général au poste « administration », avant d'en venir à une discussion spécifique du budget poste par poste.

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. PINARD: Je n'ai pas terminé ces remarques d'ordre général. Mes confrères ont certainement des remarques à faire aussi au poste « administration », et je voudrais que vous nous donniez l'occasion de nous exprimer librement, de façon calme, de façon sereine et de rappeler le ministre de la Voirie à l'ordre pour que le bon ordre règne ici aux séances de la commission.

M. LAFONTAINE: M. le Président, si vous me permettez un commentaire, je ne crois pas que le président de la commission ait permis à l'ancien ministre de la Voirie, le député de Drummond, de discuter pêle-mêle des budgets de la Voirie, partant d'un poste, revenant à un autre.

Il a permis des considérations générales sur l'administration de la Voirie et nous sommes entrés dans des détails, des détails — je l'ai prouvé tout à l'heure par des questions — sur l'étude du poste budgétaire 7, article 1. Ce ne sont pas des considérations générales mais un poste. Le député de Drummond aura tout le loisir, lorsque nous arriverons à l'étude du poste budgétaire 7, de faire valoir ses idées. Je serai en mesure, à ce moment-là, de lui répondre d'une façon appropriée.

Mais si vous permettez au député de Drummond d'embarquer dans tous les sujets possibles qui touchent à la Voirie, je me demande où l'étude des crédits de la Voirie s'en val

M. LE PRESIDENT (M. Gardner): Je crois bien qu'il faudrait s'en tenir à des considérations d'ordre général, quitte ensuite à revenir à chacun des postes et faire des considérations générales sur le poste en question, avant chacun des articles.

M. LACROIX: Si vous permettez, M. le Président, c'est qu'au poste budgétaire 1, le règlement permet la discussion générale sur le budget qui est à l'étude. Il est de règle, également, que le poste budgétaire 1 soit réservé et, quand nous retournons à l'Assemblée nationale, les députés qui n'ont pas participé à la discussion en commission peuvent le faire.

Si le poste budgétaire 1 était restreint, comme vous le mentionnez, il serait très facile d'adopter en bloc tous les postes, en réserver un, retourner à l'Assemblée nationale et tout reprendre de A à Z. Depuis que les commissions existent, il est admis, il est accepté qu'au poste budgétaire 1 la discussion soit générale. L'on peut discuter de tous les problèmes qui concernent la Voirie au poste budgétaire 1. Si cela peut prolonger la discussion sur le poste budgétaire 1, il reste tout de même que, lorsque nous arriverons à l'étude des crédits poste par poste, la discussion générale s'étant engagée au poste budgétaire 1, la discussion est moins longue.

Mais assurément, au poste budgétaire 1, il est permis de discuter de tous les problèmes concernant la Voirie. De toute façon, Je voudrais signaler à ce moment-ci que le poste budgétaire 1 ne sera pas adopté. Il sera réservé pour permettre à ceux de nos collègues qui ne peuvent assister ici à la commission de pouvoir eux-mêmes participer à l'étude des crédits du ministère de la Voirie, s'ils le Jugent à propos.

M. LE PRESIDENT (M. Gardner): Alors, il est...

M. LAFONTAINE: Si vous me permettez, M. le Président, simplement pour répondre au député des Iles-de-la-Madeleine lorsqu'il affirme — et là, je vous donne un exemple de toutes les affirmations que le député de Drummond a faites tout à l'heure — le député des Iles-de-la-Madeleine vient de dire ceci: Il est de mise et d'usage que nous réservions, à chaque année, lorsque nous étudions les crédits du ministère de la Voirie, un poste: le poste budgétaire no 1, administration.

Or, j'ai ici les Débats de l'Assemblée législative du 31 mai 1968 où le président dit: « 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. » Voici exactement une de ces demi-vérités. Il est exact que nous réservons un article, mais c'est avec entente avec l'Opposition que nous le faisons. L'article réservé l'an passé n'a pas été l'article 1, mais l'article 8.

M. LACROIX: M. le Président, je vous ferai remarquer qu'ordinairement c'est l'article numéro 1 qui est réservé parce que...

M. LE PRESIDENT (M. Gardner): A l'ordre!

M. LACROIX: Si le ministre de la Voirie avait été présent en Chambre, il aurait pu se rendre compte...

M. LE PRESIDENT (M. Gardner): A l'ordre!

M. LACROIX: ... que vendredi, lorsque le député de Frontenac a déposé le rapport de la commission d'étude des crédits du ministère de l'Education, il a bien mentionné que c'est l'article numéro 1 qui a été réservé. Normalement, c'est l'article numéro 1 parce que...

M. LAFONTAINE: Je relève tout simplement une fausseté du député des Iles-de-la-Madeleine.

M. LE PRESIDENT (M. Gardner): A l'ordre!

M. LACROIX: ... rendu à la Chambre vous pourriez, à ce moment-là...

M. LAFONTAINE: Je relève une fausseté du député des Iles-de-la-Madeleine.

M. LACROIX: Le député des Iles-de-la-Madeleine est plus souvent en Chambre que le député du comté de Labelle, et peut-être qu'il est plus au courant de ce qui se passe.

M. LAFONTAINE: Le député des Iles-de-la-Madeleine n'a pas besoin de se fâcher.

M. LACROIX: Si on réservait un autre poste budgétaire que le poste 1, l'Assemblée nationale, par sa majorité, pourrait restreindre les discussions à ce seul poste budgétaire.

M. LAFONTAINE: Le voici rendu expert en droit constitutionnel!

M. LACROIX: Le poste budgétaire numéro 1 ouvre la discussion sur tout le budget.

M. LE PRESIDENT (M. Gardner): A l'ordre! A l'ordre! Je considère l'incident clos. Il faudrait, selon moi, que le député de Drummond s'en tienne à des considérations d'ordre général pour le moment, quitte à revenir à d'autres considérations d'ordre général avant chacun des postes budgétaires.

M. PINARD: Ah, bon!

M. LE PRESIDENT (M. Gardner): Mais pour le moment, des considérations d'ordre général.

Il ne faudrait pas entrer dans des points de détail. Le député de Drummond.

M. PINARD: Au moment où j'ai été interrompu par le ministre de la Voirie, j'étais à faire des remarques d'ordre général sur le malaise qui existe dans l'industrie de la construction. Je me suis référé au contenu du mémoire soumis au premier ministre et au ministre des Finances, la semaine dernière ou il y a à peine quinze jours, par l'Association des constructeurs de routes et des grands travaux du Québec. A la page 4 du rapport, je lis ceci: « Dès 1963 notre association recommandait au gouvernement l'adoption d'un système de préqualification des entrepreneurs. »

M. LAFONTAINE: Quelle page?

M. PINARD: Page 4.

M. PINARD: « Tel qu'en vigueur en Ontario... »

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond me le permet, est-ce qu'il pourrait commencer par le dernier paragraphe de la page 3?

M. PINARD: Ah, oui!

M. LAFONTAINE: Les deux dernières lignes. « De 1960 à 1963. 42% des entrepreneurs routiers... »

M. PINARD: Mais oui, mais laissez-moi lire. Je peux le lire.

M. LAFONTAINE: « ... à cause de faillites ou de liquidations. »

M. PINARD: Il est évident que lorsqu'un gouvernement inaugure pour la première fois dans l'histoire de la province de Québec, au ministère de la Voirie du moins, un système de soumissions publiques, même si la mesure était bonne en principe...

M. LAFONTAINE: Elle n'était certainement pas bonne, pour faire disparaître 43% des entrepreneurs du Québec entre 1960 et 1963. Elle était certainement boîteuse.

M. PINARD: Laissez-moi le dire! Il était évident qu'au départ les mêmes entrepreneurs qui n'étaient pas familiers avec le système des soumissions publiques n'étaient pas non plus familiers avec...

M. LAFONTAINE: Peut-être, l'ancien ministre de la Voirie n'était-il pas familier avec l'administration de la Voirie?

M. PINARD: ... le système du calcul du coût de leurs travaux, alors qu'ils étaient payés à l'époque, sous l'ancien régime, sur production de la facture. Cela a causé un peu de commotion dans l'entreprise de la construction routière et cela a pris un peu de temps avant qu'ils s'ajustent...

M. LAFONTAINE: Voici une autre affirmation gratuite, une autre administration gratuite...

M. PINARD: ... par le ministère de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas l'intention de laisser le député de Drummond se servir de la commission de la voirie comme tribune électorale. Que je l'entende à la télévision faire ses grandes sorties...

M. LACROIX: Vous ne voulez pas qu'on fasse ce que vous avez fait de 1960 à 1966, vous!

M. LAFONTAINE: Je regrette! Je regrette!

M. PINARD: Alors!

M. LACROIX: Vous avez la mémoire courte!

M. LAFONTAINE: Est-ce que c'était dans le temps où le député des Îles-de-la-Madeleine envoyait des chaussures pour gagner l'élection fédérale...

M. LACROIX: Pour un ministre de la Voirie, cela prouve son ignorance des faits. Essayer de détourner notre attention...

M. LAFONTAINE: Ce n'étaient pas des bottines qu'il...

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

M. LAFONTAINE: ... c'étaient des « claques »!

M. LACROIX: ... plutôt que de partir en peur avec des choses que vous ne connaissez même pas.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: J'aimerais connaître le fond du problème.

M. LACROIX: Je n'ai pas peur d'aller discuter. Vous viendrez aux Îles-de-la-Madeleine pour en discuter avec moi, à part ça.

M. LAFONTAINE: C'est parce que j'ai vu un programme de télévision qui en parlait!

M. LACROIX: Ah, Seigneur! C'étaient des « bleus » comme vous. Des gens qui étaient bornés.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: M. le Président, j'aimerais reprendre la parole et continuer les remarques que j'avais à faire. Pour être de bon compte avec le ministre de la Voirie, je vais citer le contenu de la page trois. Cela va lui faire plaisir. Je veux l'admettre. « Une compétition déraisonnée au point de départ de l'application du système de soumissions publiques fit descendre les prix de la construction à un point où elle devint déficitaire. »

« De 1960 — c'est l'association de la construction qui parle, ce n'est pas moi — à 1963, 42% des entrepreneurs routiers disparurent à cause de faillite ou de liquidation...

M. LAFONTAINE: C'est épouvantable!

M. PINARD: Je viens d'expliquer pourquoi...

M. LAFONTAINE: Pour l'économie d'une province c'est épouvantable, c'est grave.

M. PINARD: Cette situation s'est corrigée sensiblement à partir de 1964 lorsque des travaux intensifs furent entrepris, comme l'autoroute des Cantons de l'Est, l'autoroute de la Rive-Nord, les travaux de la route transcanadienne, les voies périphériques de la métropole et les voies d'accès au site de l'Expo 1967 et j'aurais pu ajouter aussi les voies périphériques du Québec métropolitain. Dès 1963, notre association recommandait au gouvernement l'adoption d'un système de préqualification des entrepreneurs, pour faire suite à l'application d'un système de soumissions publiques, — ceci c'est moi qui l'ajoute là — tels qu'en vigueur en Ontario et dans 39 états américains. J'ajoute encore que si c'est bon dans l'Ontario et que si c'est bon dans 39 États américains, ça doit être bon pour le Québec aussi. Ce système a pour but de classer annuellement les entrepreneurs selon leur capacité, leur compétence et

leur efficacité et assure au gouvernement que les soumissionnaires sont aptes à bien exécuter les travaux. En 1965, le gouvernement de l'époque, le ministre de l'époque était aussi soucieux que le ministre d'aujourd'hui, fort probablement...

M. LAFONTAINE: Il faudrait bien admettre que ça fait au-delà de...

M. PINARD: ... de planifier le système de fusion publique...

M. LAFONTAINE: Il faudrait admettre que ça fait au-delà d'une heure qu'il parle.

M. PINARD: M. le Président, je n'ai pas de limite.

M. LAFONTAINE: Je comprends, mais si le député de Drummond veut me dire qu'il va parler pendant trois heures.

M. PINARD: Il ne viendra pas me dire ce qu'il a à faire avant la discussion du budget de la Voirie, article par article. En 1965, notre association organisait...

M. LAFONTAINE: Mais voyons donc!

M. PINARD: ... un symposium conjointement avec le ministère de la Voirie, à l'Estérel, dans les Laurentides, et y invitait les experts des autres provinces afin qu'ils nous informent des avantages que nous procureraient un tel système. A la suite de cette réunion, le ministre de la Voirie confiait à la Société Wood à Gordon l'étude d'un projet qui pourrait s'appliquer à la province de Québec. En 1966, un nouveau gouvernement fut élu. Le rapport Wood à Gordon déposé depuis quelques mois fut mis aux oubliettes — c'est l'Association des entrepreneurs routiers du Québec qui parle, ce n'est pas le député de Drummond — le ministère de la Voirie nous invita alors à présenter notre propre mémoire, notre propre système.

Après une étude intensive de la part d'experts retenus par notre association, ce mémoire fut remis en avril 1967. Malheureusement nous devons constater que rien n'a été entrepris pour établir un tel système, mesures que nous estimons essentielles et urgentes. La réduction des budgets depuis 1966 — ce dont j'ai parlé au début de mes remarques — a replongé notre industrie dans le marasme et la concurrence déraisonnée, engendrée par l'absence de préqualification et continue de faire ses ravages en décourageant les entrepreneurs sérieux, solvables et compé-

tents qui, devant le rythme incessant de faillites, se demandent ce que leur réserve l'avenir.

Vous avez remarqué que ces remarques contenues dans le rapport de l'association rejoignent de façon assez réaliste les remarques que J'ai faites tantôt sur la situation qui prévaut à ce moment au ministère de la Voirie et surtout dans l'entreprise de la construction routière au Québec.

Je continue à lire le contenu du mémoire, à la page 5: « Afin de pallier les vicissitudes de notre industrie le gouvernement devrait, par législation et décision ministérielles, corriger cette grave situation et, par conséquent, nous recommandons l'adoption immédiate des mesures suivantes: 1) l'adoption d'une loi régissant la qualité professionnelle des entrepreneurs en construction; 2) l'établissement d'un système de préqualification des entrepreneurs en construction de routes et des grands travaux; 3) l'acceptation d'un projet de corporation pour les entrepreneurs en construction de routes et de grands travaux.

M. le Président, j'ai dit un mot tantôt du système des soumissions publiques et l'association a quelque chose à dire elle aussi. C'est contenu à la page 6 du mémoire soumis au premier ministre et au ministre des Finances.

Un comité spécial a été institué pour analyser les avantages et les inconvénients du système de soumissions publiques présentement en usage. Après de nombreuses séances et de multiples recherches, le comité a conclu que le système de soumissions publiques devait être maintenu car il constitue la seule manière de protéger le contribuable en l'assurant que les crédits consacrés au réseau routier seront dépensés de la façon la plus économique. Ce système est généralement utilisé partout en Amérique du Nord. Cependant, ces bienfaits économiques ne seront réels que s'il existe parallèlement une procédure de préqualification des entrepreneurs, tel que précédemment recommandé. Toutefois notre comité est d'avis que, pour l'adjudication des contrats d'asphalte dans les comtés ruraux, cette mesure engendre de nombreuses difficultés. Nous recommandons au gouvernement — et c'est la recommandation no 4 — que le système de soumissions publiques soit maintenu pour tous les travaux d'immobilisation, c'est-à-dire pour toutes les dépenses capitales relatives à la construction des routes.

Recommandation no 5: Que le ministère de la Voirie trouve une formule plus rationnelle pour ses contrats d'asphaltage et procède à un aménagement logique de la régionalisation afin de sauvegarder les investissements locaux.

J'ai dit tantôt un mot des contrats qui sont accordés par le ministère et qui sont exécutés en régie. Il faut savoir ce que cela signifie.

Il y en a qui disent des travaux faits à la journée. D'autres, des travaux faits en régie. Moi, j'ai toujours compris, alors que j'étais au ministère de la Voirie, que les travaux faits à la journée c'étaient les petits travaux que l'on appelle communément, les travaux de voirie rurale qui sont exécutés soit par les forces même du ministère de la Voirie avec son propre équipement, mais qui étaient aussi, à l'époque, exécutés parfois par de petits entrepreneurs de qui le ministère louait l'équipement, achetait des matériaux. Le plus souvent, c'était quand même le ministère qui fournissait les matériaux en indiquant les sources d'emprunt de matériaux granulaires, etc. Le ministère payait en quelque sorte les employés qui étaient mis sur des listes de paie. Peut-être qu'il est temps d'en venir à une définition plus exacte des termes « contrats en régie » et « travaux faits à la journée ».

Contrat en régie, cela veut dire quoi?

DES VOIX: Cela n'existe pas.

M. PINARD: Peut-être que ce n'est pas l'appellation exacte. Parce que contrat en régie, je ne connais pas ça.

DES VOIX: Il n'y en a pas de contrat...

M. PINARD: Alors, ces travaux exécutés en régie ou travaux faits à la journée signifient travaux faits à la journée.

J'ai dit tantôt que c'étaient des travaux routiers qui étaient de plus en plus populaires depuis un certain temps et qui augmentaient non seulement en volume mais aussi sur le plan de la dépense budgétaire. Parce que je constate qu'il y a de plus en plus de millions qui sont consacrés à ce genre de travaux dans les comtés du Québec, depuis la dernière partie de l'année 1966 à venir jusqu'à aujourd'hui. Cela n'avait pas été démenti l'année dernière et je pense que le ministre aura de la difficulté à nous prouver que les crédits affectés à ce genre de travaux ont été diminués plutôt qu'augmentés, compte tenu de l'ensemble du budget, compte tenu du volume des prévisions budgétaires, compte tenu des millions consacrés aux grands travaux. Tout est relatif, si le budget est de \$400 millions, c'est clair que le ministre pourra me répondre comme il l'a fait tantôt que 29%, à l'époque de 1965 où le budget était de \$265 millions, eh bien que la proportion était plus grande que si c'était 25%

d'un budget de \$400 millions, ou d'un budget de \$367 millions, ou d'un budget, comme c'est le cas cette année, de \$290 millions. Il faut quand même tenir compte des proportions pour étayer la thèse que l'on veut faire.

Mais je retiens quand même que les remarques contenues à la page 7 du mémoire de l'association...

M. DEMERS: M. le député de Drummond...

M. PINARD: ... représente la réalité. Depuis quelques années, dit l'association, nous...

M. DEMERS: Est-ce que je pourrais poser une question, M. le Président?

M. PINARD: ... constatons une augmentation inquiétante de travaux d'immobilisation exécutés en régie, c'est-à-dire à l'heure ou à la journée soit par les équipements du ministère de la Voirie, soit par l'embauchage à l'heure d'entrepreneurs ou de particuliers. Cette coutume constitue la manière la plus dispendieuse d'exécuter des travaux, et nous affirmons que ces contrats pourraient être effectués par soumissions publiques par l'entreprise privée avec des économies allant jusqu'à 50%.

Cela m'impressionne, cette affirmation, de l'Association des constructeurs de routes du Québec qui doivent s'y connaître quand même en matière de construction et qui ont certainement été en mesure d'établir le coût, le prix coûtant des travaux, plus le bénéfice légitime qui doit être fait par l'entreprise si elle veut rester en affaires, si elle veut rester dans la compétition.

Peut-être que le ministre me répondra que l'association a tort et que le député de Drummond a tort; mais moi, cela m'impressionne quand même et, à moins qu'il ne nous arrive avec des statistiques bien précises pour réfuter carrément ces affirmations de l'association, je maintiens que ces prétentions de l'association représentent la réalité. Je suis porté à faire davantage confiance à ceux qui sont dans l'entreprise de la construction routière qu'à ceux qui, en leur qualité de ministre de la Voirie, ont un régime à défendre, ont des décisions à défendre face à l'opinion publique et aussi face aux contribuables qui, en somme, font les frais d'un système plus que dispendieux.

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond se fait présentement le défenseur des entrepreneurs routiers du Québec?

M. PINARD: Je ne me fais pas le défenseur

des entrepreneurs routiers du Québec, mais je me fais le défenseur d'un système de soumissions publiques qui, jusqu'ici...

M. LAFONTAINE: Quel intérêt a-t-il de réciter ou de lire en tout ou en partie, le mémoire présenté pour l'Association des entrepreneurs routiers? Pour autant que je suis concerné, la voirie doit être un service que nous donnons au public voyageur et non pas un service que nous donnons aux entrepreneurs du Québec.

M. PINARD: Je suis d'accord avec le ministre, mais je voudrais que le ministre ajoute à ses remarques que c'est un service qui doit être donné aux contribuables du Québec au meilleur coût possible.

M. LAFONTAINE: C'est ce que nous faisons présentement. C'est la meilleure administration jamais vue depuis quelque temps.

M. PINARD: Ce n'est pas prouvé. Au contraire, c'est affirmé par les remarques contenues dans le mémoire de l'association.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond se fait le défenseur des thèses de l'association des constructeurs de routes du Québec.

M. PINARD: S'il arrive que l'association défende les thèses que j'ai défendues alors que j'étais ministre de la Voirie, alors que j'ai accepté...

M. LAFONTAINE: Dans le temps où il y avait 43% des entrepreneurs qui ont fait faillite.

M. PINARD: ... de soumettre aux autorités gouvernementales de l'époque un système de soumissions publiques qui a été accepté par les députés, qui a été accepté d'emblée par l'opinion publique, qui a fait ses preuves, qui a permis de réaliser des économies substantielles et qui a permis au ministère de la Voirie de l'époque de faire plus de travaux que jamais il ne s'en était faits dans l'histoire du Québec. Je dis que le système est bon et qu'il mérite d'être continué. S'il est bon dans 39 Etats américains, s'il est bon dans la province de l'Ontario, c'est certainement bon pour le Québec.

M. LAFONTAINE: C'est justement la politique que le ministère de la Voirie applique présentement. C'est le système des soumissions publiques et le système des travaux en

régie que le député de Drummond défendait tout à l'heure. Et le député de Drummond, lorsqu'il était ministre de la Voirie, en faisait pour 29.1% de son budget; nous en avons fait 25.1% en moyenne, depuis que nous avons pris le pouvoir.

M. PINARD: Tenez compte du volume des budgets.

M. LAFONTAINE: Tout à l'heure le député de Drummond a dit que c'était relatif. Un pourcentage est toujours relatif à quelque chose.

M. PINARD: M. le Président, il est absolument essentiel que le ministre répartisse bien les dépenses qui sont imputées au budget d'entretien et les dépenses qui doivent être directement imputées au budget de la construction, de façon à ne pas fausser ses statistiques et de façon à nous dire la vérité exacte.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

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

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: C'est ce que l'Association des constructeurs de routes a dévoilé, et de la bonne façon.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! Je demanderais à tous les membres du comité de se tenir dans les cadres du règlement. Si vous regardez votre livre de règlements, à l'article 285, 19e...

M. PINARD: C'est un truc administratif ou un truc de comptabilité.

M. LE PRÉSIDENT: Je demanderais, à l'honorable député de Drummond de lire l'article 285, 19e...

M. PINARD: Lisez-le, c'est votre tâche, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT: ... « d'imputer directement ou indirectement des motifs indignes ou des intentions mauvaises à un député ou à un ministre ou de lui attribuer des motifs, des intentions ou des propos inavoués. » On ne peut pas faire directement ou indirectement l'inverse. Alors, je demande à tout le monde de rester objectif. Je veux bien être impartial...

M. PINARD: M. le Président, je voudrais me plier à votre mise au point. Je retire le mot « truc » pour dire qu'il s'agit là d'une méthode comptable qui est pour le moins discutable.

M. LAFONTAINE: M. le Président, un pourcentage est toujours un pourcentage, quels que soient les montants concernés.

M. PINARD: C'est une autre méthode comptable qui est discutable.

M. LAFONTAINE: Encore un autre truc.

M. DEMERS: Pour faire des pourcentages, c'est la meilleure.

M. PINARD: Alors, l'association dit, à titre de recommandation: « Afin d'employer les budgets le plus économiquement possible, donc pour sauver des sommes d'argent aux contribuables, nous recommandons — c'est la recommandation no 6 — une réduction considérable des travaux exécutés en régie ou à l'heure. »

Recommandation no 7: « Une réduction graduelle des immobilisations en équipement effectuées par le ministère de la Voirie. »

J'admets que nous pouvons discuter assez longuement sur cette recommandation no 7.

Le ministre questionné, il y a deux ans, et questionné de nouveau l'année dernière relativement...

M. LAFONTAINE: J'ai hâte d'être questionné, M. le Président, pour répondre au député de Drummond parce que présentement ce ne sont pas des questions que le député de Drummond me pose...

UNE VOIX: C'est un monologue.

M. LAFONTAINE: C'est un monologue long et fastidieux, M. le Président.

M. PINARD: Disons, M. le Président, que je laisse tomber les remarques relatives à la recommandation no 7 parce que j'admets que je pourrai y revenir lors de la discussion d'un autre poste budgétaire.

Maintenant, de quelle façon l'association voit-elle la protection légitime de ses membres tout en permettant au ministère de réaliser ses politiques sur le plan administratif et sur le plan de l'équipement du territoire en matière routière?

L'association, et je pense que c'est là une excellente suggestion, voudrait que la régiona-

lisation, au plan de l'adjudication des contrats, soit repensée et restructurée. Je crois qu'il y a là une suggestion qui mérite d'être étudiée attentivement et qui mérite aussi, soit de façon partielle, soit de façon globale, une application.

Nous avons essayé à l'époque un système de régionalisation qui, je l'admets, n'a pas été capable de donner des résultats identiques sur le plan de l'efficacité partout où cela a été essayé. Je l'admets, c'était une tentative. Nous avons corrigé la situation...

M. LAFONTAINE: Est-ce que le député de Drummond admet qu'à l'heure actuelle le ministère de la Voirie fonctionne avec la même régionalisation qui a été mise en place du temps que le député de Drummond était ministre de la Voirie?

M. PINARD: Oui, à titre d'essai.

M. LAFONTAINE: Alors, elle est boiteuse...

M. PINARD: A titre d'essai.

M. LAFONTAINE: ... je l'admets. Elle sera toujours boiteuse et j'en donne la raison au député de Drummond.

M. PINARD: Voyez-vous...

M. LAFONTAINE: C'est parce que, lorsque nous arrivons avec des soumissions publiques, nous mettons à ce moment-là tout le monde sur le même pied. Mais lorsque nous arrivons avec la régionalisation, nous venons de freiner un peu le principe des soumissions publiques. Autrement dit, la régionalisation et les soumissions publiques, ce sont deux thèses opposées que nous essayons de faire cohabiter sous le même toit. Et la régionalisation, quelle qu'elle soit, faite sous n'importe quel gouvernement, sera toujours boiteuse. Le député de Drummond vient de l'admettre. Leur régionalisation est la même que celle que le ministre actuel applique dans le territoire du Québec. Mais elle était boiteuse du temps que le député de Drummond était ministre de la Voirie. J'admets, M. le Président, qu'elle est encore boiteuse. Mais je demande au député de Drummond de m'apporter le remède parce que je ne vois pas de remède à la situation à moins de repenser le tout avec les soumissions publiques.

Nous ne pouvons pas protéger des entrepreneurs locaux, comme le député de Drummond le disait tout à l'heure, dans une région donnée et en même temps permettre à toute l'entreprise de la construction routière de soumissionner.

S'il fallait que nous levions la régionalisation, nous nous réveillerions, M. le Président, au bout de deux ans, avec une entreprise de la construction contrôlée par une, deux ou trois grandes entreprises; et tous les entrepreneurs locaux, ceux qui font la force de l'économie québécoise à cause de la décentralisation, à cause du pôle d'attraction que sont les grands centres urbains tels que Montréal et Québec disparaîtraient. Il est évident que si nous faisons sauter la régionalisation, nous aboutirions peut-être, à trois ou quatre gros monstres industriels ou de construction. A ce moment-là, la thèse que le député de Drummond défendait tout à l'heure serait elle-même attaquée dans les faits.

M. PINARD: Là, nous entrons dans le détail du système. C'est qu'à l'époque nous avons envisagé de mettre en place un système de régionalisation, mais greffé sur un système de préqualification. Alors, à ce moment-là, il y aurait eu beaucoup plus de chance que le système fonctionne bien à la fois pour les grosses entreprises de construction routière et pour les plus petits qui auraient trouvé un volume suffisant de travaux pour s'employer une bonne partie de l'année...

M. LAFONTAINE: Mais la préqualification basée simplement...

M. PINARD: Cela leur permettrait de monter dans les échelons du système de préqualification au fur et à mesure...

M. LAFONTAINE: La préqualification, telle que proposée, est basée exclusivement sur la capacité financière des entreprises.

M. PINARD: Oui, c'est ce que je dis...

M. LAFONTAINE: C'est justement cela qui est le noeud gordien du problème.

M. PINARD: Je comprends, le ministre admet que je discute honnêtement du sujet...

M. LAFONTAINE: Oui, pour une fois...

M. PINARD: ... en faisant des concessions...

M. LAFONTAINE: Ce ne sont pas des concessions.

M. PINARD: ... et en lui faisant part des expériences que nous avons tentées à l'époque...

M. LAFONTAINE: Qui n'ont pas réussi.

M. PINARD: ... de façon temporaire, quitte à les modifier mais en mettant dans le coup ceux qui seront le plus directement concernés dans la construction des routes et ce sont les entrepreneurs. On ne peut pas constamment les rabrouer et leur dire que le mémoire contient...

M. LAFONTAINE: Ce que je voudrais dire au député de Drummond, c'est...

M. PINARD: Je pense qu'il faut accepter leur collaboration, surtout lorsqu'elle est sincère, surtout quand elle représente des recommandations qui sont réalistes et applicables.

M. LAFONTAINE: Ce que je voulais dire au député de Drummond, c'est ceci: Il est évident que les entrepreneurs routiers des grands travaux du Québec, et pas simplement les entrepreneurs routiers,...

M. PINARD: Il y a des petits entrepreneurs qui font partie de l'Association des constructeurs de route du Québec.

M. LAFONTAINE: 600 tous les entrepreneurs se plaignent, M. le Président...

M. PINARD: Il y en des petits, de moyens entrepreneurs qui sont intégrés...

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas dit les grands entrepreneurs, M. le Président, si le député de Drummond veut au moins me laisser répondre à tous les sujets qu'il soulève comme un tempête...

M. PINARD: J'aimerais dire au ministre de la Voirie que c'est moi qui ai la parole, et qu'il aura tout le temps de répondre aux remarques que j'ai faites. Je le laisserai parler. Autrement c'est impossible de faire une discussion ordonnée, c'est impossible d'être serein...

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas d'objection.

M. PINARD:... et cela va amener des conflits qu'on a déjà vécus ici même à cette commission, et la discussion va tourner...

M. LAFONTAINE: M. le Président, je n'ai pas d'objection, mais je voudrais bien que le député de Drummond comprenne que l'étude des crédits de la voirie n'est pas simplement un long monologue, fastidieux du député de Drummond, mais elle doit être un échange de vues, et, lorsque le député de Drummond, s'il veut être sincère vis-à-vis de lui et vis-à-vis de la

commission, pose certaines questions, qu'il laisse au moins le titulaire du ministère de la Voirie répondre. Sans cela je ne vois pas ma place ici à la commission, M. le Président, lorsque Je dis qu'il est en train de lire des extraits d'un rapport présenté par l'Association des constructeurs de routes et des grands travaux du Québec, je n'ai pas dit que c'étaient des grands entrepreneurs, ce sont des entrepreneurs qui font partie de cette association, et tout de suite le député de Drummond m'interrompt en disant: Il y a des petits entrepreneurs. C'est évident, mais l'association s'appelle l'Association des constructeurs de routes et des grands projets du Québec, même si des petits entrepreneurs font partie de l'association.

Alors, je dis ceci: Il est évident que les entrepreneurs...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: J'arrive à ma réponse au point que le député de Drummond a soulevé...

M. LE PRESIDENT: Je demanderais au ministre de la Voirie de laisser continuer l'honorable député de Drummond qui fera son exposé général, et le ministre de la Voirie aura le loisir de lui répondre lors de sa réplique.

M. LAFONTAINE: M. le Président, si vous me permettez une observation, c'est que le député de Drummond est en train de lire ici à la commission un mémoire qui a été soumis au conseil des ministres, qui a reçu toute la publicité voulue dans les journaux, et je vois mal pourquoi le député de Drummond revient, à la commission pour l'étude des crédits du ministère de la Voirie, pour relire...

M. PINARD: Le ministre de la Voirie n'a pas été à même de donner sa version...

M. LAFONTAINE: Je regrette, M. le Président, les sous-ministres de la Voirie étaient là et j'ai personnellement présenté au premier ministre un mémoire sur le mémoire de l'Association des constructeurs de route.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre! Le député de Drummond.

M. PINARD: Cela importe peu!

M. LAFONTAINE: Je sais que cela importe peu, C'est simplement la publicité qui importe pour le parti libéral.

M. PINARD: Je voudrais savoir du ministre de la Voirie comment il se fait qu'il ait pu être aussi passif et qu'il ait laissé le comité ministériel du budget ou le comité du budget couper aussi dangeureusement les crédits de son ministère alors que les besoins sont encore très grands dans la province, qu'il faut accélérer le mouvement, accélérer la réalisation ou la terminaison des grands travaux qui ont été commencés à l'époque de 1960-66...

M. LAFONTAINE: Est-ce que c'est une question du député de Drummond?

M. PINARD: Il faut de toute urgence créer des réseaux routiers de dégagement dans les grands centres, dans les centres moyens...

M. LAFONTAINE: M. le Président, le député de Drummond a dit: Je voudrais savoir. Est-ce que j'aurais le droit de parole pour lui répondre?

M. PINARD: J'aimerais savoir si le ministre de la Voirie fait partie du conseil du trésor, d'abord, et s'il fait également partie du comité ministériel du budget comme c'était le cas à l'époque de son prédécesseur, de façon à pouvoir faire valoir, de façon convaincante et vigoureuse...

M. LAFONTAINE: M. le Président...

M. PINARD: ... les besoins du ministère...

M. LAFONTAINE: ... l'espace d'une minute, le député de Drummond m'a posé trois questions. Je n'ai pas eu le loisir de lui répondre.

M. PINARD: ... de façon à ce qu'il puisse sensibiliser les autres membres du conseil des ministres et en particulier le ministre des Finances...

M. LAFONTAINE: Je ne m'attarderai pas. Je ne tomberai pas dans le même sentier!

M. PINARD: ... sur la planification établie au ministère de la Voirie à partir de 1962, planification qui, je le crois, a été bien faite et qui exige, sur le plan des réalisations, une politique dynamique.

Je conçois mal que le ministre de la Voirie, agressif comme il l'est...

M. LAFONTAINE: Ce n'est plus une question, cet argument-là, c'est du commentaire!

M. PINARD: ... et soucieux d'accorder un caractère prioritaire, un ordre prioritaire à son ministère, n'ait pas combattu davantage pour faire valoir son point de vue, alors que l'on constate que, dans le budget global du gouvernement pour l'exercice financier 69/70, les crédits de son ministère sont tombés dangeureusement en sixième ou en septième place et que, si je fais des proportions, c'est que le budget global de la Voirie représente à peine 9% ou 9% et une fraction de la dépense globale prévue par le gouvernement.

M. LAFONTAINE: Pour vous...

M. PINARD: ... alors qu'en Ontario, où il y a aussi un régime d'austérité, comme je l'ai souligné tantôt, le gouvernement ontarien accorde au service des « highways » \$483 millions, ce qui représente un pourcentage beaucoup plus élevé dans l'ordre des dépenses prévues par le gouvernement.

Et le ministre admettra avec moi que le réseau routier, en Ontario, est certainement aussi avancé sinon davantage...

M. LAFONTAINE: M. le Président, je ne peux pas admettre, je ne peux même pas répondre à cette question.

M. PINARD: ... que dans le Québec et que ç'a été en Ontario un facteur d'industrialisation, d'aménagement du territoire et de déconcentration économique très...

M. LAFONTAINE: Déconcentration culturelle.

M. PINARD: Oui, à tout point de vue. Alors, je vois mal comment le ministre de la Voirie pourrait nous dire aujourd'hui...

M. LAFONTAINE: Mettez vos lunettes, peut-être pourrez-vous mieux voir!

M. PINARD: ... que son absence que je ne lui reproche pas sur le plan personnel parce que je sais qu'il a sans doute des raisons personnelles d'être absent, mais, qu'il n'ait pas jugé bon de préparer d'autres personnes pour prendre la relève, pour l'aider et qu'il n'ait pas demandé aux économistes qui travaillent pour le gouvernement, à ses hauts fonctionnaires de continuer cette étroite coordination qui a été faite à l'époque et qui faisait que le ministre de la Voirie arrivait au conseil des ministres ou au comité ministériel du budget ou au

conseil du trésor avec tous les projets bien établis...

M. LAFONTAINE: M. le Président, je proteste, je pense bien que...

M. PINARD: ... bien qualifiés...

M. LAFONTAINE: ... les dires du député de Drummond. M. le Président, est-ce que vous m'accordez la parole?

M. PINARD: ... et allait chercher un bon pourcentage des crédits budgétaires...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: A l'ordre, M. le Président, je proteste. Je soulève un point d'ordre, M. le Président.

M. PINARD: ... dans le budget global du gouvernement.

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond est en train de faire une charge à fond de train contre la personne du ministre. Je pense bien qu'il n'y a rien à voir avec l'étude des crédits du ministère de la Voirie. Je lui demanderais de revenir à des considérations générales sur la Voirie et non pas à des considérations personnelles sur le ministre de la Voirie.

M. PINARD: M. le Président, je n'ai pas attaqué la personne du ministre.

M. LAFONTAINE: Voyons donc!

M. PINARD: J'ai pris bien garde de lui dire...

M. LAFONTAINE: J'ai été hospitalisé deux fois.

M. PINARD: Oui, M. le Président, je sais que c'est vrai.

M. LAFONTAINE: Je souhaite au député de Drummond de ne pas aboutir à l'hôpital.

M. LACROIX: Ce n'est pas ça qu'il vous reproche.

M. LAFONTAINE: Je vais être plus charitable.

M. PINARD: Je souhaite au ministre de la Voirie, et c'est très sincère, une meilleure santé. Mais, je souhaite aussi qu'il se donne les instruments de travail dont il a absolument besoin pour faire une besogne plus efficace et une besogne rapide...

M. LAFONTAINE: Peut-être que, si j'avais pris un ministère plus en ordre, je n'aurais pas abouti à l'hôpital.

M. PINARD: ... de façon que les décisions ne traînent pas et qu'elles se prennent rapidement et de façon aussi que tous ses collègues au conseil des ministres et surtout ceux qui sont chargés de la coordination sur le plan des dépenses et aussi de la coordination dans le système de planification générale du gouvernement soient plus sensibilisés sur ce point et autres points routiers du Québec.

M. LAFONTAINE: Le discours que le député de Drummond est en train de faire présentement devrait se faire lors de l'étude du budget, lors de son discours sur le budget en Chambre, M. le Président.

M. LE PRÉSIDENT. Il est six heures. La Chambre reprend ses travaux à quelle heure?

M. LAFONTAINE: A huit heures et quart.

M. PINARD: A huit heures et quart.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, la séance est ajournée à ce soir à huit heures quinze.

**Reprise de la séance à 20 h 16**

M. ROY (président de la commission de la Voirie): La séance continue.

M. LOUBIER: Adopté?

M. LE PRESIDENT: Peut-on considérer la discussion générale comme terminée de la part de l'honorable député de Drummond?

M. PINARD: Je pense que j'avais terminé mes remarques avec l'entente que la parole était laissée au ministre de la Voirie. Il a tellement voulu me répondre cet après-midi, c'est à son tour.

M. LAFONTAINE: Pardon?

M. PINARD: A moins qu'il veuille changer les rôles.

M. LAFONTAINE: J'avais pratiquement l'intention de demander au député de Drummond de reformuler sa question dans un temps beaucoup plus court. Disons que je ne voudrais pas relancer le débat tel qu'il était amorcé, à le député de Drummond n'a pas d'objection, nous pourrions peut-être commencer à l'article 1, questions et réponses. Je pense bien que tout ce qu'il a soulevé va obtenir une réponse à chacun des articles.

M. PINARD: Toujours sujet à l'entente que les membres de la commission, quels qu'ils soient — je parle pour les membres de la commission de notre côté, à moins que mes collègues aient des remarques à faire relativement à des problèmes qu'ils voudraient soulever ici...

M. LACROIX: Il aurait tout de même été intéressant d'entendre le ministre de la Voirie nous dire quels sont les grands projets de son ministère pour la prochaine année fiscale.

M. LAFONTAINE: Cela viendra au fur et à mesure, au poste budgétaire 7, article 1.

M. LACROIX: Je crois qu'au fur et à mesure le ministre va nous donner les réponses aux questions qu'on va lui poser, mais...

M. LAFONTAINE: Certainement.

M. LACROIX: ... ça ne donnera pas une vue d'ensemble des projets que le ministère de la Voirie entend réaliser au cours de l'année.

M. LAFONTAINE: Cela se fera au poste budgétaire 7, article 1.

M. LOUBIER: Quand il va arriver au poste budgétaire 7, article 1, pour tous les projets d'immobilisation, il va être obligé de dire pour quoi...

M. LACROIX: Il n'y a pas seulement des projets d'immobilisation, il y a aussi des projets d'entretien, la politique générale du ministère...

M. LOUBIER: Même chose.

M. LAFONTAINE: Quelle est la politique générale du ministère? A chaque article, j'y répondrai.

MR. BROWN: Mr. Chairman, in regard to the administration, we have a collection of excellent engineers and experts on different matters of a general nature. With the number 1, we are dealing with generalities and policy making. In dealing with budgetary post 7, item 1, we are with specific matters of actualities, and I certainly would like to discuss a few of the general ideas under administration ahead of going to 7-1.

Is there anybody else who would like to speak?

MR. PINARD: Just go on speaking generally and I will go on.

MR. BROWN: From the rural sections of the problems that I have been in contact with, there are some questions in regards to long range policy that are very very important, we feel, in these rural counties. I think it is little different between rural counties and urban counties. They split up roughly into snow roads and grants to municipalities.

In our area, we are particularly interested in the autoroute, long range...

MR. LAFONTAINE: In what?

MR. BROWN: In the autoroute, Cantons de l'Est, and of much more importance than anything else dealing with long range thinking on roads. The size of roads that are accepted by the Government, built in conjunction with the municipality or built by the municipality.

Today, we have laid down a policy, not only for the last couple of years but the last five or six years that, generally speaking, a municipality that receives grants or consideration towards the Government taking over the roads

are required to furnish a right of way of fifty feet and a road bed of thirty-two feet. It is so expansive for these roads that it is impossible to build them.

Now, I would like to hear the long range thinking of the administration of these subjects on a general nature, not what they are going to do in Brome or what they are going to do in Drummond or some other counties, but I would like to hear roughly what the thinking of the administration is on these four subjects.

M. LAFONTAINE: Disons, que, pour répondre assez brièvement au député de Brome, le nombre d'automobiles en 1917 était à peine 250. En 1968, le nombre d'automobiles avait grimpé à 2 millions. Il est évident que le ministère de la Voirie tente de donner, au fur et à mesure que le nombre d'automobiles augmente, plus de routes, plus de commodités. Je pense bien que la planification se fait en rapport avec le nombre d'automobiles.

MR. BROWN: In regards to slow roads...

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce que le député de Brome admettrait que les questions qu'il a à poser sont pertinentes à quelque poste spécifique, à savoir au poste budgétaire? Est-ce que le député de Brome veut faire une discussion générale et au cours de cette discussion prendre l'article. Il vient de mentionner que c'était le poste budgétaire 7, article 1.

M. BROWN: Ah, oui! Si vous êtes capables d'écouter le « long range filing » ou les idées du gouvernement sur des sujets aussi importants, je suis bien prêt à discuter poste par poste.

MR. LAFONTAINE: The long range policy in planning construction of roads is budgetary post 7, item 1.

Si vous voulez parler d'entretien, à ce moment-là, c'est le poste budgétaire d'entretien. Au point de vue de planification, M. le Président, nous ne pouvons pas soustraire l'entretien du quotidien, la planification du quotidien, que ce soit sur l'entretien ou sur la construction des routes.

Je pense bien que si le député veut parler de planification relativement à la construction des routes, nous pouvons parler de la planification des routes dans Montréal, Québec, Trois-Rivières, Chicoutimi, Brome, les Cantons de l'Est, partout. C'est un morcellement qui fait un tout. Nous pourrions parler durant des semaines et des semaines de ce sujet. Que le député précise

ses questions à mesure que nous discuterons de chacun des postes. Je pense bien que le gouvernement a été assez chic vis-à-vis de l'Opposition. Nous avons discuté avec beaucoup d'intérêt l'exposé sommaire fait par le député de Drummond, évidemment pour l'enregistrement des Débats...

MR. BROWN: We are discussing a matter of administration which is taking up \$7,870,000 of the tax payers' money. Now, if this administration item that we are now speaking of is not worth talking about, we might as well get rid of it and put it on to budgetary post 7, item 1...

M. LAFONTAINE: M. le Président...

MR. BROWN: ... and do things out of the administration over into budgetary post 7, item 1. If I may, Mr. Chairman, we are not building roads now the same as McAdam did in 1700 and the thing that I want to find out is: Does the administration mean to do exactly the same thing as they have done in the past or do they have more modern ideas to eliminate some of the problems we have in the Province of Quebec? If they do not have and if the administration does not want to be discussed, we might as well get rid of maybe 200 or 300 civil servants and put it on to budgetary post 7, item 1.

M. LAFONTAINE: M. le Président, si vous me permettez,...

M. LE PRÉSIDENT: J'aimerais quand même avoir le droit de répondre à l'honorable député de Brome puisque c'est mon intervention qu'il... Je suis bien d'accord pour dire que \$7,800,000 méritent qu'on se penche sur cette question en tant que représentant des intérêts des contribuables.

Je demande à l'honorable député de Brome s'il ne trouverait pas raisonnable de s'en tenir à un poste budgétaire particulier, s'il veut parler de particularités, mais s'il veut parler de l'ensemble de la politique générale au ministère de la Voirie, qu'il ne prenne pas un poste budgétaire en particulier. Qu'il discute de la politique générale de la Voirie, absolument d'accord. Maintenant, vous êtes libre d'agir comme vous voulez, mais il est de coutume que l'on s'entende au départ et les commissions existent pour raccourcir les débats et pour tenir les débats à la hauteur d'hommes et non pas d'enfants. Je pense que l'on doit procéder comme des hommes.

Alors, si vous voulez faire une discussion générale, libre à vous. Et si vous voulez faire une

discussion, point par point, c'est le devoir et c'est le droit de chacun des membres de cette commission.

Alors, vous êtes le juge. Je fais simplement un appel au bon sens.

M. BROWN: Si je suis capable de poser toutes les questions que je désire, c'est la même chose.

M. LAFONTAINE: Oui. M. le Président,...

M. BROWN: Mais, je ne comprends pas pourquoi, M. le Président, nous avons les gars de l'administration avec nous. Ce groupe de gars...

MR. GARDNER: Item number one.

M. BROWN: ... magnifique...

M. LAFONTAINE: M. le Président, je pense bien que, pour répondre assez succinctement au député de Brome, c'est que dans sa question tout à l'heure, il a posé des questions sur la planification routière, c'est-à-dire sur la construction qui va au poste budgétaire 1, article 1, et en plus de ça il a posé une question sur l'entretien des chemins l'hiver, plus une autre question sur les droits de passage à 50 pieds. Alors, là on tombe sur la construction, sur l'entretien et après ça sur les normes de construction de routes. Sa question est un petit peu mélangée, mais s'il parle...

M. LOUBIER: C'est parce qu'on peut y aller poste budgétaire par poste budgétaire.

M. LAFONTAINE: Et on peut y revenir. Mais s'il veut parler de planification en général, j'aurais pu, tout à l'heure, relever les propos que tenait le député de Drummond relativement à la planification lorsqu'il a dit: Bien nous avons fait ci, nous avons fait ça.

J'ai ici en main le rapport progressif du comité d'étude des problèmes de la Voirie provinciale, daté 18 décembre 1956, remis à l'honorable Maurice Duplessis. On va recommencer à parler de planification.

A la page 4, M. le Président, on disait: Voici la liste des projets prioritaires à faire, évidemment dans un certain nombre d'années. Cela a pris dix ans pour le faire. L'autoroute des Laurentides, plan directeur d'un réseau routier pour la rive sud de la région de Montréal; autoroute Montréal, frontière de l'Etat de New York, la nouvelle autoroute 15; l'autoroute Montréal-Québec via la rive nord qui est commencée; l'autoroute Montréal-Cantons

de l'Est, M. le Président. Cela, c'est en 1956. Vous avez ici un autre rapport, daté du mois 1953 et 1959; M. le Président, projet d'aménagement du réseau routier, région métropolitaine de Québec. Vous en avez un autre ici: projet d'aménagement de Québec et de sa région, rapport Gréber qu'on a appelé Québec 1956.

Si on veut retomber dans le temps, en voulant dire qu'il n'y a pas de planification au ministère de la Voirie, je n'ai pas l'intention de faire porter le débat de la Voirie sur des sujets, M. le Président, qui à leur face même, démontrent qu'il y a toujours eu une planification au ministère de la Voirie.

Le gouvernement qui a été élu en 1960 n'a fait que continuer la planification du gouvernement qui était en place avant 1960. Nous tentons à l'heure actuelle de donner le meilleur possible aux contribuables du Québec qui paient des taxes, soit avec leurs licences, soit des taxes sur l'essence, pour donner ce qu'il y a de meilleur en planification routière parce que, dans notre esprit, la route doit être un service au public voyageur, au public des contribuables, M. le Président.

M. MAILLOUX: M. le Président...

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

M. MAILLOUX: ... je voudrais demander la parole. Je voudrais avoir une directive de votre part avant de commencer la discussion des postes budgétaires. Comme c'était mon intention de donner de brefs commentaires sur une partie de l'argumentation qui a été apportée cet après-midi par le député de Drummond, quand il a parlé de la partie des travaux de la Voirie qui étaient faits en régie et les autres parties à contrat, comme cette discussion-là va m'entraîner sur différents postes budgétaires, soit la construction des routes, la Transcanadienne, les subventions, si le président me dit: Je suis prêt à attendre, pour autant que le président ne me rappellera pas à l'ordre en me disant: Cet article-là est passé...

M. LAFONTAINE: M. le Président, sur ce que le député est en train de dire, il a dû remarquer tout à l'heure que je n'ai pas relevé les propos du député de Drummond, parce que je sais pertinemment que les propos tenus doivent se discuter au poste budgétaire 7, article 1. S'il veut les chiffres pour répondre au député de Drummond, je peux lui dire par exemple, simplement pour vous montrer que je ne

néglige pas de donner les renseignements, j'ai des renseignements ici: Travaux exécutés sans l'utilisation du système de soumissions publiques, l'année 62/63, pour une valeur de \$15 millions globalement; 63/64, \$13 millions; 64/65, fut la plus forte année, \$19 millions; 65/66, \$2 millions; 66/67, \$2 millions, 67/68, \$4 millions. Mais disons qu'on attendrait à l'article voulu, le poste budgétaire 7, article 1.

M. MAILLOUX: Si le président nous assure qu'à cet article-là, nous pourrions discuter de la question...

M. LACROIX: M. le Président, j'aurais aimé faire quelques remarques très brèves et des plus objectives concernant le budget mis à la disposition du ministre de la Voirie cette année. Je constate que le budget total est de \$290 millions. Je comprends très bien que cette année nous vivons une période d'austérité et que le ministre des Finances a ses propres problèmes financiers. Mais il reste un fait tout de même, c'est que les automobilistes participent au budget de la province dans l'ordre de \$440 millions et, naturellement, quand nous avons une province aussi vaste que la province de Québec, on comprend que, si l'on veut parler de planification et de décentralisation économiques, il est important et même essentiel que le réseau routier soit développé de telle façon que l'on puisse avoir des communications par routes rapides du nord au sud, de l'est à l'ouest de la province afin de favoriser le développement de toutes les régions de la province de Québec.

A l'heure actuelle, avec le budget du ministre de la Voirie, étant donné les besoins qui se font sentir dans chaque comté de la province, uniquement pour l'entretien du réseau routier, je doute fort que le ministre puisse disposer de sommes considérables pour permettre de développer le réseau routier en général dans la province. Il faut considérer également un problème, je pense que le ministre du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche sera parfaitement d'accord, c'est que, si l'on veut développer le tourisme dans la province de Québec, il est essentiel que nous développions le réseau routier des régions touristiques dans le plus bref délai, comme par exemple dans la Gaspésie. Il y a des projets de développement touristiques qui sont fort intéressants autant par le gouvernement provincial que par le gouvernement fédéral, mais est-ce que le réseau routier actuel répond aux besoins de la circulation automobile de 1969? Je crois que le mi-

nistre le premier admettra que non. Mais la route 6 est une route qu'il faut améliorer en faisant disparaître le nombre incalculable de...

UNE VOIX: De traverses à niveau.

M. LACROIX: De traverses à niveau qu'il y a particulièrement dans les comtés de Matapédia, de Bonaventure et de Gaspé-Sud, et aussi faire en sorte que ceux qui veulent visiter la Gaspésie puissent avoir un réseau routier plus approprié...

M. LAFONTAINE: Ce que le député est en train de faire, c'est le poste budgétaire 7, article 1, immobilisations, et il y a aussi un article pour la route 6, une entente fédérale-provinciale, je ne voudrais pas que cela revienne...

M. LACROIX: Si le ministre veut me laisser terminer. C'est une considération générale...

M. LAFONTAINE: Le député de Charlevoix a dit tout à l'heure: Est-ce que je peux revenir sur le sujet? J'ai dit oui. Mais si lui peut revenir et que les autres embarquent sur le même sujet du poste budgétaire 7, article 1, nous allons en finir avec 7, 1 immédiatement, M. le Président, je n'ai aucune objection à le vider immédiatement.

Je n'accepterai pas de discuter du poste budgétaire 7, article 1 immédiatement...

M. LACROIX: Je demandais bien humblement, bien poliment, si le ministre ne consentirait pas à nous dire, dans la politique générale de son ministère, ce qu'il entend faire dans le développement routier de la province de Québec pour cette année. Il nous parle des projets 56, 59, 60.

M. LAFONTAINE: Je parle de la planification dont nous avons discuté tout à l'heure.

M. LACROIX: Ce sont de beaux projets sur papier. Je me souviens, en 1959, avoir entendu le ministre...

M. LAFONTAINE: Ce ne sont pas de beaux projets...

M. LACROIX: ... de la Voirie du temps parler de ses petits plans dans le grand plan et, apparemment, cela vient de ses grands livres. Mais cela n'a pas apporté un développement routier approprié dans la province de Québec.

A l'heure actuelle, nous étudions les crédits

du ministère de la Voirie et la chose importante, c'est non pas de savoir si le ministre a trop d'argent à sa disposition, mais si le ministre utilise bien de la meilleure façon les sommes qui sont mises à sa disposition, étant donné qu'il n'en a pas suffisamment pour répondre à tous les besoins et à toutes les demandes.

Est-ce que, par exemple, le système de soumissions publiques ne pourrait pas être amélioré de façon que le maximum des sommes qui sont à la disposition du ministre...

M. LAFONTAINE: Tout est perfectible, sur terre, M. le Président.

M. LACROIX: ... puisse être certainement utile pour pouvoir faire plus de travaux?

En fait, avec le même montant, avec un système de soumissions publiques satisfaisant cela permettrait de faire plus de travaux. Et ce ne serait qu'à l'avantage de la province de Québec. Je pense que c'est une chose, à l'heure actuelle, à laquelle on assiste, malgré ce qu'a dit cet après-midi le ministre. Je crois que de plus en plus, les travaux se font en régie. Je pense que les travaux qui sont faits à la journée...

M. LAFONTAINE: C'est faux!

M. GARDNER: Je pense que...

M. LACROIX: Si vous voulez, le député d'Arthabaska, vous parlerez tantôt. Quant à moi, j'ai l'intention de faire mon intervention. Je n'ai pas l'intention de me laisser guider par vous. Ce que je veux dire au ministre...

M. GARDNER: ... vous auriez besoin d'un guide.

M. LACROIX: ... quand on parle, par exemple, des pourcentages, dans le budget, cette année, vous avez un montant assez considérable...

M. LAFONTAINE: M. le Président, nous discutons présentement du poste budgétaire 7, article 1.

M. LACROIX: ... qui représente la construction de ponts. Ce montant est totalement... Les travaux sont exécutés après demande de soumissions publiques.

Si vous déduisez du montant de \$290 millions les montants qui sont affectés pour la construction des ponts, vous réaliserez alors que pour le montant des travaux en régie, strictement pour les travaux de voirie, le pourcentage

est plus élevé que ce que le ministre nous dit, parce que les chiffres, naturellement, on peut les interpréter de différente façon.

M. LAFONTAINE: Vous vous écoutez parler, nous nous en rendons compte.

M. LACROIX: De toute façon, les travaux en régie, le ministre admettra tout de même que cela coûte plus cher à exécuter que...

M. LAFONTAINE: Non, je n'admets pas.

M. LACROIX: ... que des travaux par soumissions.

M. LAFONTAINE: Inexact, je n'admets pas.

M. LACROIX: Je n'admets pas la théorie du ministre non plus. Au cours de la discussion, nous essayerons de faire la preuve de cela.

M. LAFONTAINE: Vous la ferez!

M. LACROIX: Ce que je voulais soumettre au ministre, c'est que le montant des sommes que les automobilistes paient en taxes, soit les taxes sur l'essence, les taxes d'immatriculation des véhicules...

M. LAFONTAINE: C'est le ministère du Revenu, M. le Président, non pas le ministère de la Voirie.

M. LACROIX: De toute façon, les automobilistes déboursent \$440 millions de taxes et je pense qu'il est normal qu'ils aient les meilleures routes possibles pour circuler.

M. LAFONTAINE: Tout le monde est d'accord.

M. LACROIX: C'est pourquoi l'on voudrait que dans la politique générale du ministère les sommes soient le mieux dépensées possible. Je crois que le ministre admettra qu'il n'est pas heureux du montant qui a été mis à sa disposition car, dans le mémoire qui a été soumis par l'Association des constructeurs de routes et des grands travaux du Québec...

M. LAFONTAINE: Une chance que vous l'avez, ce mémoire!

M. LACROIX: Oui, mais il est tout de même mentionné, dans ce mémoire, il y a des choses qui sont...

M. LAFONTAINE: Où il y avait 43% des entrepreneurs qui ont fait faillite...

M. LACROIX: ... valables, là-dedans.

Si le ministre veut parler des 43% des entrepreneurs qui ont fait faillite, un grand nombre de ces gens n'étaient pas des entrepreneurs au sens strict du mot. Avant 1960, ils exécutaient des travaux à « cost plus » et ils n'avaient aucune notion des coûts de production. Quand ils ont été obligés de soumissionner pour obtenir des contrats, naturellement, cela les a placés dans une situation très difficile.

Je pense que c'est là une des raisons. Ce n'est peut-être pas le seul facteur, mais c'est certainement un des facteurs importants qui a mené plusieurs entrepreneurs à la faillite. Je pense que c'est une des considérations que l'on doit juger à son mérite.

De toute façon, je demande au ministre de faire l'impossible, dans les travaux qu'il exécutera cette année, pour prévoir l'exécution de travaux pour développer la voirie, particulièrement dans la région du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine pour permettre aux touristes de visiter la région de façon plus profitable. Il ne faut pas oublier que des touristes qui visitent une région et qui ne sont pas satisfaits sont des touristes qui ne reviennent pas et qui, dans bien des cas, en empêchent d'autres de venir.

Je pense que le ministre du Tourisme fait trop d'efforts pour amener chez nous des touristes et pour essayer d'améliorer la situation touristique pour que son collègue de la Voirie détruise son travail en ne donnant pas un réseau routier approprié à la province de Québec.

M. LAFONTAINE: M. le Président, pour répondre succinctement au député des Îles-de-la-Madeleine, disons que je viens d'apprendre qu'il est en faveur des bonnes routes. J'ai toujours trouvé que mon prédécesseur était en faveur de bonnes routes. Je pense bien que je peux l'assurer de mon concours dans la construction de bonnes routes dans la province de Québec.

M. PINARD: Est-ce que vous pouvez en faire la preuve?

M. LAFONTAINE: Maintenant, oui, je peux faire la preuve, M. le Président...

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

M. GARDNER: C'est nous qui les avons payées aussi!

M. LAFONTAINE: ... vu ce que vient de dire le député et qui touche un peu à ce que disait le député de Drummond, je vais lui dire que le budget de la Voirie est au quatrième rang. Le député de Drummond, cet après-midi, prétendait que le budget du ministère de la Voirie était au sixième ou septième rang. Il est au quatrième rang, après l'Éducation, la Santé, Famille et Bien-Être social.

M. LACROIX: Il est au septième rang en ce qui concerne les dépenses ordinaires.

M. LAFONTAINE: On se plaît à dire que les budgets du ministère de la Voirie dans la province de Québec sont coupés. J'ai ici un article: « The cut back in Federal aid highway funds », où il est dit que le gouvernement fédéral américain a coupé de \$700 millions son budget d'aide aux différents États. Alors, ce n'est pas simplement un contexte propre au Québec mais un contexte propre au monde entier. Autrement dit, quand on parle de priorité, comme le député de Drummond m'en parlait — et c'est un peu ce que le député des Îles-de-la-Madeleine tente de faire ce soir — c'est toujours relatif à autre chose, et tout le monde va admettre, je pense bien, le député des Îles-de-la-Madeleine le premier, que, présentement, nous devons donner la priorité à l'éducation et à la santé.

Quant à ce qui regarde le développement des routes, pour favoriser le tourisme au Québec, je pense bien que le député va admettre que les relations entre le ministre du Tourisme, de la Chasse et de la pêche et le ministre de la Voirie sont assez intimes sur le plan administratif.

M. LACROIX: Si c'était le ministre des Affaires culturelles, ce serait inquiétant.

M. LAFONTAINE: J'ai bien mentionné, M. le Président, sur le plan administratif...

M. LOUBIER: C'est la première fois que j'entends parler de ça!

M. LAFONTAINE: Nous faisons tout notre possible pour donner les routes nécessaires à amener les touristes dans la province de Québec.

On parle des chemins comme étant importants pour le tourisme. Je pourrais continuer en disant que les chemins sont primordiaux pour l'éducation, pour la santé. Le chemin est, disons, un outil qui sert à 100% la population. Il n'y a pas une personne qui ne se sert pas d'un chemin dans une journée donnée.

Nous savons tous que ce que le ministère de la Voirie dépense provient en partie des taxes

que les gens paient et en partie des emprunts. Mais le député ne fait pas la différence: lorsque nous entretenons les chemins, l'argent que nous dépensons pour les entretenir entre dans les dépenses ordinaires c'est-à-dire des entrées de taxes; et, lorsque nous construisons un chemin, nous faisons de l'immobilisation. A ce moment-là l'argent vient d'emprunts et non pas de recettes ordinaires.

M. LACROIX: Je le sais parfaitement, mais que ça vienne d'emprunts ou de...

M. LAFONTAINE: Si le député se donne la peine de se relire, il verra que tout à l'heure dans son exposé il a mélangé les taxes dans la construction de routes. La construction de routes se fait avec des emprunts payables avec des taxes dans le futur tandis que l'entretien se fait avec des taxes payables dans l'année courante, c'est la grande différence.

M. LACROIX: C'est du pareil au même.

M. LAFONTAINE: C'est du pareil au même, mais est-ce que le député des Iles-de-la-Madeleine demande au gouvernement d'augmenter les taxes à l'heure actuelle? C'est ce que le député voudrait que le gouvernement fasse?

M. LACROIX: Non, là n'est pas la question.

M. LAFONTAINE: Ou est-ce que le député des Iles-de-la-Madeleine ne trouve pas, qu'à l'heure actuelle, le contribuable québécois est assez surchargé?

M. LACROIX: C'est ce que vous disiez en 1966, vous n'avez pas contribué à améliorer la situation des routes.

M. LAFONTAINE: M. le Président, vu qu'on mentionne 1966 et qu'on tente de faire porter au ministre de la Voirie tous les péchés d'Israël, je lui dirai que j'ai ici une lettre qui vient d'un haut fonctionnaire du gouvernement, d'une région, de l'Office des autoroutes, dans laquelle le président qui était nommé, du temps de nos amis d'en face, lorsque ces gens étaient au pouvoir, M. Poliquin: « 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. » A ce moment-là c'était le gouvernement libéral qui était au pouvoir. Ils ont suspendu les travaux de l'autoroute sur la rive nord.

Le gouvernement n'imprime pas l'argent, le gouvernement libéral n'imprimait pas l'argent.

Qu'on arrête, M. le Président, de tenter de mettre sur le dos du gouvernement actuel tout le marasme financier qui peut exister, ou apparence de marasme financier qui peut exister suivant l'opinion de ces gens. Si les travaux ont été arrêtés sur l'autoroute de la rive-nord, ce n'est pas le ministre actuel qui les a arrêtés, mais l'ancien gouvernement. On a blâmé, cet après-midi, le ministre de la Voirie de ne pas faire partie du conseil de la trésorerie. Je vais demander au député des Iles-de-la-Madeleine de juger un ministre qui faisait partie du conseil de la trésorerie et qui était ministre de la Voirie, qui avait, d'un côté, autorisé le ministère de la Voirie à dépenser des fonds, qui avait signé un contrat, et ensuite, comme membre du conseil de la trésorerie, avait rejeté les fonds au ministère de la Voirie. Je demande au député de le juger à ce moment-là.

M. LACROIX: M. le Président, si le ministre veut nous entraîner sur ce terrain, je lui dirai tout de même que, de 1960 à 1966, le ministre de la Voirie qui faisait partie du conseil de la trésorerie a toujours obtenu des fonds suffisants pour continuer à faire plusieurs milles sur l'autoroute des Laurentides, à réaliser l'autoroute des Cantons de l'Est, à faire commencer les travaux de l'autoroute de la rive nord, et à faire tous les travaux routiers qui ont été réalisés en vue de l'Expo sur l'île de Montréal ainsi que l'autoroute transcanadienne. Je pense que le ministre de la Voirie du temps, qui siégeait au conseil de la trésorerie, a tout de même réussi à convaincre ses collègues que le développement routier de la province de Québec était une des priorités, si on voulait en arriver à la décentralisation industrielle...

M. HAMEL: Oui, avec des terrains non payés.

M. LACROIX: ... si on voulait arriver à amener le développement du réseau routier en fonction du tourisme...

M. H A M E L . Il y a des gens qui ne sont pas encore payés depuis 1962.

M. LACROIX: Je pense que le ministre de la Voirie du temps a réalisé au contraire des choses très appréciables.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LACROIX: Et je demanderais tantôt au député de Rouville et au député d'Arthabaska d'émettre leurs points de vue pour essayer de blâmer le ministre du temps pour avoir réalisé toutes ces choses.

M. LAFONTAINE: M. le Président,...

M. LACROIX: ... ils n'ont jamais été bien favorables...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: Vu que le député des Îles-de-la-Madeleine plonge dans l'histoire ancienne, je vais être obligé de lui donner les chiffres des dépenses, année par année, à partir de 58/59, jusqu'à 68/69. Ce sont des chiffres officiels du ministère de la Voirie. En 58/59, il y a eu \$62 millions en dépenses d'immobilisation dans la province. Je donne les chiffres ronds. En 59/60: \$70 millions; en 60/61: \$80 millions; en 61/62: \$53 millions, un retrait en 62/63: \$57 millions, un retrait; en 63/64: \$54 millions, retrait; 64/65, à cause de l'Expo qui venait, augmentation, \$67 millions; 65/66, \$98 millions; 66/67...

UNE VOIX: L'élection

M. LAFONTAINE: ... l'année de l'élection et, en plus, l'année de l'Expo, \$101 millions; 67/68, \$67 millions, le même montant qu'en 64/65; 68/69, \$97 millions.

M. LACROIX: C'est extraordinaire avec le peu d'argent dont le ministre disposait d'avoir fait autant de travail.

M. LAFONTAINE: Ah! je lui laisse son jugement.

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

M. LAFONTAINE: Ces dépenses, évidemment, ne comprennent pas la transcanadienne. Si on veut « embarquer » sur la transcanadienne, il y a un article qui lui revient dans le budget, mais je peux continuer là-dessus.

M. LACROIX: Pourquoi ne pas discuter article par article?

M. LAFONTAINE: Mais, si on commençait article par article, je pense que cela satisferait la curiosité légitime du député. Je pense bien qu'à la fin des crédits, il applaudira le ministre des déclarations qu'il aura faites.

M. LOUBIER: Pourquoi ne pas commencer article par article, au lieu de parler d'immobilisation ou de n'importe quoi?

M. PINARD: Il reste qu'à l'article adminis-

tration, à mon avis, c'est l'endroit et l'occasion choisis pour discuter de l'administration générale du ministère et des différentes procédures administratives. Évidemment il y a des réformes qui sont faites au ministère de la Voirie. Il y en a qui se sont faites probablement après mon départ. Il y a eu des recommandations spécifiques faites par la firme Woods Gordon, au point de vue administratif, au point de vue des structures. Il y a eu des rapports d'enquêtes techniques faites par la firme Les Cadres professionnels. Cette firme a fait des recommandations bien spécifiques aussi.

Alors je veux savoir du ministre si on a donné suite aux principales recommandations contenues dans ces rapports d'études. Si oui, quelles ont été les recommandations mises en application. Dans la négative, pourquoi ne l'ont-elles pas été?

Je crois que c'est l'occasion de discuter d'administration générale, et cela rentre précisément dans le cadre de ces discussions.

M. LAFONTAINE: L'an dernier, le député de Drummond m'a posé exactement la même question. Je lui ai répondu dans les termes suivants, qu'au ministère de la Voirie, nous avons formé un comité de hauts fonctionnaires sous la présidence du ministre, comité qui se réunissait pratiquement une fois par semaine, qu'on avait passé au crible le rapport Woods Gordon, qu'on avait passé au crible le rapport des Cadres professionnels, qu'on avait retenu certaines des recommandations, qu'on était allé plus loin que Woods Gordon parce que j'ai toujours pensé qu'au ministère de la Voirie les gens connaissent leur métier. Je pense bien que nous pouvons recevoir des conseils en administration de firmes indépendantes — je n'y vois aucun mal — mais tout de même il faut donner aussi aux gens qui sont en place, qui connaissent le milieu, il faut tout de même reconnaître que ces gens-là sont des gens compétents.

De toutes ces réunions, nous avons fini par former ce qu'on appelle la grande direction générale de la recherche. Et la direction générale de la recherche a été formée il y a environ quinze mois et est active. Elle comprend trois services que nous avons maintenant structurés, l'informatique dont l'organisation est établie par un personnel de quinze analystes et programmeurs... C'est nouveau, ça! Cela n'existait pas dans le passé.

DES VOIX: C'est ça.

M. LAFONTAINE: Le service dispose, de-

puis quelques semaines, d'un ordinateur IBM 1130 avec 30,000 positions de mémoire acquies à la suite de représentations de la direction générale. Cet ordinateur IBM peut aussi devenir, à un moment donné, une console pour la transmission de renseignements en langage COBOL au centre des données du gouvernement, le C.T.E.D.

A l'heure actuelle, le langage de la machine électronique est le fortran 2, mais elle est capable de transposer le fortran 2 en COBOL...

M. LOUBIER: Comprenez-vous ça?

M. LAFONTAINE: D'accord?

M. PINARD: Nous écoutons le ministre pour voir les résultats à la fin.

M. LAFONTAINE: Disons que, lorsque j'entends parler l'Opposition, ces gens-là parlent en fortran 1, tandis que nous, nous parlons en COBOL.

M. LACROIX: Ce n'est pas surprenant que vous soyez mêlés, vous ne vous comprenez pas.

M. LAFONTAINE: Les activités de l'informatique: mécanisation des sphères de travail suivantes: la gestion, analyse des coûts et interventions sur l'outillage du ministère de la Voirie; deuxièmement, analyse des stocks en inventaire dans les magasins et les différents garages, organisation et méthodes, analyse de l'outillage possédé par le ministère, étude de la répartition du matériel dans les divisions — la commission est à l'oeuvre.

Production d'un rapport sur un rajeunissement du matériel routier (Etude Gauthier). Compilation des activités types d'une division sur le réseau en vue d'une rationalisation des prévisions budgétaires à l'entretien. Cela est l'expérience de Saint-Lambert, division 9-1. Analyse du processus des sorties budgétaires en vue d'un contrôle mécanisé amélioré. Analyse de la mécanisation du fichier des expropriations. Analyse sur ordinateur des résidus de terrain appartenant au ministère au long du réseau routier. Etude de la dispersion des types de véhicules entre les différentes régions du Québec. Etablissement des données principales d'une banque d'information. Evaluation scientifique des immeubles à exproprier.

Ce sont toutes des choses qui ne se faisaient pas, M. le Président.

En technique: Calcul structural de ponts et viaducs. Calcul de déblais-remblais pour les services techniques et les districts. Dévelop-

pement d'un système intégré de « design » automatisé de routes. Calcul des dévers. Calcul de courbes dans les échangeurs. Simulation des conditions d'arrivée des véhicules aux intersections, pour fins d'étude de capacité.

M. PINARD: Sur ordinateur? J'ai réussi à prendre des courbes assez vite sur la Transcanadienne et...

M. LAFONTAINE: Non, pas avec des ordinateurs électroniques, c'est avec les ingénieurs-conseils que le ministre l'a fait dans le temps.

M. PINARD: Oui, et j'ai une bonne auto.

M. LAFONTAINE: Calcul des diagrammes de temps-espace pour la synchronisation des feux lumineux. Compilation et traitement des études d'origine et de destination réalisées par les services techniques spécialisés du ministère.

Le service se propose de faire l'utilisation de l'information partout où cela est possible au ministère. Il dispose maintenant des ressources humaine et mécanique pour ce faire.

Deuxièmement: Service des études et analyses:

La Direction générale de la recherche a regroupé au service des études et analyses plusieurs professionnels expérimentés provenant de différents secteurs, c'est-à-dire sols et matériaux, laboratoire, circulation, districts, industrie privée.

Ces professionnels sont pour la plupart ingénieurs, mais la direction générale se propose d'insister prochainement pour jouir des services d'un économiste.

Les principaux travaux réalisés par ce service ont été des travaux intensifs faits par le ministère sur les taux d'outillage, la possibilité d'établir un système d'analyses scientifiques des accidents routiers, les effets économiques de l'application du rapport Lippé, la répartition d'un système rationnel de pesées des charges lourdes sur les routes, une étude de la disposition des véhicules abandonnés, l'utilisation des produits pour bandes à démarcation, les causes principales des glissements de terrain, l'utilisation accentuée des pneus à crampons et leur effet sur la chaussée, utilisation et traitement des quantités de bois acheté annuellement par les différentes unités administratives du ministère.

Troisièmement: Système et méthode.

Dans cette section où oeuvrent deux ou trois fonctionnaires expérimentés provenant de l'administration des districts, on a collaboré à un organigramme inventoriel des effectifs au ni-

veau des divisions, districts et services. On a participé avec la Direction générale de l'administration et du personnel à la description des tâches de certaines fonctions; on a exploré la possibilité d'implantation d'un système de comptabilisation des activités types d'une division en relation avec le réseau routier; collaboration à la production d'un rapport sur les dépenses d'entretien pour les prochains cinq ou dix ans.

Perspectives.

La Direction générale de la recherche a, on le voit, une dimension de travail très large qui va depuis la mécanisation des procédés administratifs jusqu'à l'émission d'opinions sur certaines techniques en passant par l'évaluation de procédés et de politique administrative. Groupant au-delà d'une vingtaine de personnes, la direction générale s'efforce de collaborer avec les autres directions générales dans la solution de problèmes actuels.

Cependant, ses principaux représentants, directeur général, adjoint au directeur général et agents de recherche sont plus qu'à leur tour demandés pour faire partie de comités d'étude sur les questions d'administration, de personnel et même de relations extérieures. Le directeur général lui-même oeuvre au niveau de l'Association canadienne des bonnes routes et de l'institut des ingénieurs, au niveau de la circulation, et de l'organisation du cinquième congrès mondial de la route, comme représentant substitut du ministère auprès de la Commission interministérielle de planification et comme répondant à certains comités, districts, au niveau de l'Office de développement de l'Est du Québec.

La perspective immédiate de la direction générale est au moins l'implantation de l'informatique dans tous les secteurs du ministère. En ce faisant, il faudra nécessairement faire étude des procédés administratifs et alors il devient facile à certains chercheurs de collaborer avec les principaux intéressés à la révision des dits modes administratifs.

Il faut entrevoir de plus une accentuation du rôle de coordonnateur de la Direction générale de la recherche avec les principaux services techniques appelés à diriger ou à évaluer les différentes méthodes de construction et d'entretien utilisées par le ministère.

La direction générale agit comme répondante à certains points de vue à des groupes d'études chargés par l'Exécutif de rapporter sur les questions des politiques de personnel, d'organisation de l'appareil gouvernemental et d'informatique.

M. LOUBIER: Formidable. Ils sont estomqués.

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

M. HOUDE: M. le Président, j'avais demandé la parole il y a plusieurs minutes. Je pense que le ministre a répondu en grande partie à la question que j'allais poser. Dans tous les postes budgétaires, il n'y avait pas un poste spécifique concernant la recherche. Ma question était à savoir si, au ministère, vous aviez — là je le sais — un service de la recherche.

Maintenant, dans la longue énumération que vous avez faite, est-ce que — il y en a eu tellement, vous lisiez très vite — on cherche vraiment, à trouver des moyens d'améliorer la construction avec des matériaux...

M. LAFONTAINE: Je l'ai dit exactement tout à l'heure, M. le Président, c'est là que l'ancien ministre m'a dit: Bien, nous aussi, nous en faisons des recherches pour améliorer la technique. Nous tentons d'améliorer la technique dans le calcul structural des ponts et viaducs en nous servant de plus en plus de machines électroniques, calculs de déblais-remblais, pour les services techniques et les districts, développement d'un système intégré de « design automatisé », calculs des dévers et calculs de coupe dans les échangeurs. On sait qu'à l'heure actuelle...

M. PINARD: Vous n'avez plus rien à faire depuis ce temps-là.

M. LAFONTAINE: Bien, j'aimerais tellement ça être capable de composer un ministère à boutons pour qu'on ait seulement à peser sur un bouton et que tout se règle.

M. HOUDE: Combien y a-t-il de...

M. LAFONTAINE: Je pense bien que le futur ministre de la Voirie, dans cinq ou six ans, sera peut-être le ministre...

M. PINARD: Va-t-il marcher de jour ou de nuit?

M. HOUDE: Combien d'employés au service de la recherche?

M. LAFONTAINE: Présentement, il y en a 21. Il y a 15 analystes.

UNE VOIX: Bon.

M. LAFONTAINE: Maintenant, nous avons ouvert un poste pour un économiste. Nous sentons le besoin d'avoir un économiste.

M. PINARD: Au centre de la recherche?

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: Hy en a combien d'économistes au service du ministère de la Voirie?

M. LAFONTAINE: Bien, disons, j'ai comme secrétaire particulier, M. Pierre Tremblay, qui est un diplômé des sciences sociales, économiques et politiques. Nous en avons un autre diplômé des sciences économiques et politiques au service de l'information. D'économistes, attachés au centre de recherche, par exemple... je crois que nous n'en avons pas.

M. PINARD: Vous n'en avez pas?

M. LAFONTAINE: Non.

M. LOUBIER: Il va y en avoir un.

M. PINARD: Est-ce que le ministre ne trouve pas que ce serait passablement le temps?

M. LAFONTAINE: Absolument, M. le Président, le poste est créé.

M. PINARD: Pour pourvoir à l'engagement d'économistes, pour permettre une...

M. LAFONTAINE: Je comprends.

M. PINARD: ... meilleure planification et aussi...

M. LAFONTAINE: Certainement.

M. PINARD: ... une meilleure coordination de la...

M. LAFONTAINE: Certainement.

M. PINARD: ... recherche à la Voirie...

M. LAFONTAINE: Mais le député de Drummond va admettre que lorsque j'ai pris sa succession...

M. PINARD: ...et dans d'autres ministères...

M. LAFONTAINE: ... qui était très lourde, j'en ai fait beaucoup.

M. PINARD: ... qui peuvent avoir des activités connexes.

M. LOUBIER: Nous n'avons pas eu le temps

de tout faire, c'est pour ça que nous allons être réélus. Laissez-nous le temps.

M. PINARD: Alors, le ministre nous a parlé de la machine de traitement des données, de la machine électronique. Est-ce que le ministre pourrait nous dire si la procédure pour l'adjudication des contrats...

M. LAFONTAINE: La quoi?

M. PINARD: La procédure quant à l'adjudication des contrats...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. PINARD: ... et quant à la présentation des documents au conseil de la trésorerie va se trouver allégée et surtout si les délais vont être réduits sensiblement? Parce qu'une plainte qui a été faite souvent à l'époque, et qui est encore faite, — c'est contenu, encore une fois, dans le mémoire de l'Association des constructeurs de routes du Québec — c'est que le délai entre la publication des appels d'offres dans les journaux, l'étude des soumissions présentées par les entrepreneurs et la recommandation de l'adjudication au conseil de la trésorerie prend beaucoup trop de temps, ce qui entraîne des retards considérables et, bien souvent, les travaux commencent très tard dans la saison. Ce qui fait que la saison des travaux est raccourcie et que, bien souvent, les crédits engagés par le ministère ne sont effectivement pas dépensés et que les projets ne sont pas réalisés dans le délai qui avait été prévu. Est-ce que le ministre pourrait nous dire s'il peut faire suite aux suggestions faites par l'association des constructeurs de routes et s'il peut alléger la procédure et surtout la rendre plus rapide.

M. LAFONTAINE: M. le Président, disons que nous procédons pour l'adjudication des contrats, suivant les arrêtés ministériels passés le 20 décembre 1960, lorsque le député de Drummond était ministre de la Voirie, de l'arrêté ministériel du 5 juin 1961 et aussi en vertu de l'arrêté ministériel toujours modifié du 4 mars 1965. Or, nos normes pour l'adjudication de nos contrats sont les mêmes que celles que le gouvernement libéral avait avant le 5 juin 1966.

Deuxièmement: Est-ce que le ministre de la Voirie tente d'accélérer l'adjudication des contrats? Je dis oui. Et je pense bien que le député de Drummond peut se fier à la parole du ministre des Finances, lorsque celui-ci a répondu à l'Association des constructeurs de routes que le ministère de la Voirie était le seul à avoir

un traitement préférentiel auprès du conseil de la trésorerie. Le conseil de la trésorerie siège le mercredi. Nous envoyons 50 CT, arrêtés du conseil de la trésorerie ou projets préparés au ministère de la Voirie. Quand je donne l'assurance que tout est bien conforme, nous les passons dans la même journée. Nous avons du conseil de la trésorerie une coopération sans égale. Personnellement, je vous dis, M. le Président, que je n'ai rien à me reprocher. Peut-être que si les crédits étaient votés plus tôt au printemps, peut-être que si l'on s'éternisait un peu moins cela donnerait une semaine de plus aux entrepreneurs.

M. PINARD: Il faudrait que le ministre comprenne que ce n'est pas une raison pour empêcher les membres de la commission d'étude des budgets de la Voirie de faire leur devoir et de questionner le ministre aussi longtemps qu'ils le jugeront à propos. Le défaut est dans la procédure même.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: C'est précisément l'objet de mes questions. Comment s'écoule-t-il de temps entre le moment...

M. LAFONTAINE: Nous avons fait passer un arrêté ministériel — malheureusement je ne l'ai pas avec moi — pour raccourcir les délais dans les soumissions publiques. Au lieu de prendre trois semaines, nous prenons 15 jours par exemple. Cela va évidemment avec l'importance des projets, suivant les montants. Je m'excuse je n'ai pas...

M. PINARD: Cela me paraît avoir du bon sens.

M. LAFONTAINE: Nous avons raccourci les délais dans les demandes de soumissions publiques pour tenter de donner plus de célérité...

M. PINARD: Comment se fait-il que l'association des entrepreneurs revienne à la charge...

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond endosse toutes les demandes et les critiques des constructeurs de routes du Québec, libre à lui. Mais je ne le suivrai pas sur ces terrains-là. A ce moment-là, il apparaîtra aux yeux de la province comme étant le représentant des entrepreneurs au sein du Parlement du Québec.

M. PINARD: Le ministre prétendra ce qu'il voudra, cela m'importe peu. Je suis au courant

qu'il y a des retards très considérables avant l'adjudication finale d'un contrat.

M. LAFONTAINE: Il y a aussi des retards dans la marche des travaux; ainsi nous signons un contrat, et deux ans après certains travaux ne sont pas finis.

M. PINARD: Il y a des signatures qui doivent être apposées sur des documents et elles ne le sont pas. A ce moment-là, c'est parce que des personnes sont absentes. Je ne sais pas s'il y a une délégation de pouvoirs qui permet une rapidité accrue dans la procédure.

M. LAFONTAINE: C'est une accusation générale, et je demanderais au député de Drummond de spécifier sur quel document les signatures sont en retard, M. le Président.

M. PINARD: Sur le contrat d'adjudication. Sur le document qui prévoit l'adjudication d'un contrat.

M. LAFONTAINE: Lesquels en particulier?

M. PINARD: Il faut que le ministre signe le contrat. J'imagine que le ministre ne permet pas le début des travaux avant d'avoir apposé sa signature.

M. LAFONTAINE: Je n'ai jamais retardé de signer semaine par semaine les documents qui m'étaient apportés.

M. PINARD: Alors, comment se fait-il que l'Association des entrepreneurs de routes?...

M. LAFONTAINE: Si le député de Drummond veut se porter garant de l'Association des entrepreneurs de routes de la province de Québec, qu'il leur demande où ils ont pris cette affirmation.

M. LOUBIER: Demandez-le à eux.

M. LAFONTAINE: Ce sont eux les responsables, ce n'est pas le ministre de la Voirie.

M. LACROIX: Est-ce que le ministre pourrait nous dire s'il est favorable à l'une des recommandations contenues dans le mémoire soumis par l'Association des constructeurs de routes? Pour accélérer les travaux, elle recommandait de considérer la possibilité de procéder aux appels d'offres durant l'hiver en inscrivant une clause à l'effet que les contrats ne seront octroyés qu'une fois les crédits votés.

Est-ce que le ministre ne serait pas d'accord? Cela pourrait accélérer beaucoup l'émission des contrats et le début des travaux.

M. LAFONTAINE: C'est à l'étude. Ce que le député tente de me faire déterminer, c'est une politique globale du conseil des ministres. Si le député a lu la Loi de la Voirie, je pense qu'en vertu de l'article 21 il est loisible au lieutenant-gouverneur en conseil d'autoriser le ministre de la Voirie à bâtir une route.

Je ne sais pas si le député le sait, il vient de s'attaquer à la Loi de la Voirie et il demande au ministre de la Voirie de répondre pour le conseil des ministres.

M. LACROIX: Si le ministre est d'accord avec cette recommandation, probablement qu'il pourrait demander d'apporter un amendement à la Loi de la Voirie.

M. LAFONTAINE: Je suis en train de dire au député des Iles-de-la-Madeleine que le problème est à l'étude.

M. LACROIX: Les études se poursuivront pendant combien d'années, pensez-vous?

M. LAFONTAINE: Je me souviens, si le député des Iles-de-la-Madeleine avait été présent en Chambre en 1960, il se serait aperçu que le premier ministre du temps, après le 22 juin 1960, blâmait l'Union Nationale d'accorder des contrats par anticipation, un an avant, pour obtenir de la célérité dans les travaux. Parce que c'est là que le premier ministre du temps a institué son conseil de la trésorerie, et le ministre de la Voirie, dans l'adjudication des contrats, est subordonné, premièrement, au conseil des ministres et, deuxièmement, au conseil de la trésorerie. Cela, d'après une grande politique émise en 1960 par l'honorable Jean Lesage, alors premier ministre de la province.

M. LACROIX: N'y avait-il pas, dans ce temps-là, des travaux en exécution alors que le contrat n'était même pas signé?

M. LOUBIER: Comme cela s'est fait il y a deux ans, trois ans, quatre ans et cinq ans, même sous votre temps.

M. LACROIX: Ah, cela!

M. LOUBIER: J'en ai chez nous.

M. LACROIX: Je me demande jusqu'à quel

point cela peut être... Est-ce que le ministre pourrait donner bien des cas comme cela?

M. LOUBIER: Oui, seulement au ministère, chez nous, je peux en nommer cinq ou six. Entre autres, dans le bout de la Gaspésie, à Fort-Daniel ou Saint-Daniel, le contrat est terminé et il n'avait jamais été signé par le gouvernement.

M. LAFONTAINE: Disons qu'en étant assermenté...

M. LACROIX: C'est l'exception qui peut confirmer la règle.

M. LAFONTAINE: M. le Président, après l'assermentation du 5 juin 1966, je dois dire au député des Iles-de-la-Madeleine que le ministre de la Voirie qui parle en ce moment a été obligé de signer peut-être 50 à 60 documents régularisant certains contrats de pavage qui avaient été accordés sans la signature du ministre de la Voirie.

M. LOUBIER: Re commençons à discuter des postes budgétaires parce que cela va aller mal!

M. PINARD: Affirmation gratuite!

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: Ce n'est pas une affirmation gratuite. Il y en avait dans le comté de Deux-Montagnes.

M. LACROIX: De 50 à 60 cas, et il n'a qu'un comté!

M. LAFONTAINE: Non, j'en donne un. Il y en avait au moins 50 ou 60.

M. LACROIX: Le ministre vient de nous dire que c'est une affirmation très gratuite.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LOUBIER: Poste budgétaire 1, adopté?

M. LAFONTAINE: C'est son affirmation qui est gratuite.

M. LOUBIER: Poste budgétaire 1, adopté?

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait nous dire...

M. GRENIER: Ils n'ont pas fait cela pendant six ans, cela n'a pas de bon sens!

M. PINARD: Est-ce qu'il aurait un tableau pour nous expliquer le montant global des crédits qui, effectivement, ne sont pas dépensés dans le cours de l'exercice financier pour lequel ils ont été votés?

M. LAFONTAINE: Dans le passé, avant le gouvernement actuel, l'ancien gouvernement — le député de Drummond doit le savoir parce qu'à ce moment-là, il était membre du conseil de la trésorerie — on ne suivait pas la Loi du conseil de la trésorerie.

M. PINARD: Quoi?

M. LAFONTAINE: Le ministre de la Voirie du temps, membre de la trésorerie, avait autorisé en 1962 des engagements supérieurs à \$12 millions, si je me souviens bien au budget qui avait été voté par les Chambres.

Or, la Loi du conseil de la trésorerie défend au conseil de la trésorerie d'autoriser des montants supérieurs aux montants qui sont votés par les Chambres.

M. PINARD: Je n'ai jamais dépassé mes budgets! Jamais!

M. LAFONTAINE: Ah oui, mais cela ne fait rien. La loi est là et la loi défend au conseil de la trésorerie d'autoriser aucun ministère à engager plus que les budgets qui leur sont votés par les Chambres.

On m'a obligé à suivre la loi et j'en suis très fier.

M. PINARD: Est-ce que le ministre serait en mesure de dire que son prédécesseur a dépassé le budget voté par les Chambres?

M. LAFONTAINE: Pardon?

M. PINARD: Est-ce que le ministre est en mesure d'affirmer que son prédécesseur a dépassé les budgets votés par les Chambres?

M. LAFONTAINE: Non. Non, je n'ai pas dit que le ministre avait dépassé. Mais il reste une chose. Lorsqu'il se faisait voter par le conseil de la trésorerie \$12 millions de plus en 1962, année d'élection, il allait à l'encontre de la loi. Ils avaient prêché la vertu dans toute la province et ils pratiquaient le vice. Parce qu'on disait: Contrôle budgétaire. Ces gens ont composé la loi, l'ont fait voter par les Chambres en disant:

Aucun ministère ne doit engager plus que le budget voté par les Chambres. Et le ministre de la Voirie, qui était en même temps membre du conseil de la trésorerie, à ce moment-là, passe à côté de la loi et se fait accorder un petit montant de \$12 millions de plus.

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

M. GRENIER: En 1962. N'est-ce pas une année d'élection?

M. PINARD: M. le Président, au contraire, le ministre de la Voirie de l'époque, pour avoir plus d'efficacité, engageait de \$12 millions à \$15 millions en surplus des crédits votés par les Chambres...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. PINARD: ... avec la permission du conseil de la trésorerie et aussi avec l'entente à l'effet que, sur la fin de l'année, certains travaux seraient ralentis pour récupérer les sommes engagées en surplus. Cela prouve une chose, c'est que les travaux étaient adjugés plus à bonne heure et qu'ils se poursuivaient sur une plus longue saison. C'est pourquoi nous avons posé la question tantôt au ministre de la Voirie à savoir s'il avait accéléré sa procédure d'adjudication des contrats? S'il avait tenté de mettre en vigueur, sur une base plus générale, l'expérience faite par son prédécesseur de faire paraître dans les journaux au cours de l'hiver des appels d'offres de façon que des grands projets soient mûrs pour réalisation de très à bonne heure au printemps, avec la condition cependant que les contrats qui pourraient être signés seraient sujets, évidemment, à la votation des crédits nécessaires, par les Chambres, de façon à respecter la loi, les directives du conseil de la trésorerie.

M. LOUBIER: Oui, mais la loi ne le permet pas.

M. PINARD: Alors, il en a été question tantôt...

M. LAFONTAINE: A ce moment-là le député de Drummond est en train de critiquer une loi, et le député de Drummond qui est avocat sait qu'on ne peut pas critiquer une loi sans en demander le rappel. Alors je lui demanderais de demander le rappel de la loi du conseil de la trésorerie...

M. PINARD: C'est de la technique législa-

tive, et cela n'entre pas du tout en ligne de compte avec ce que je discute présentement.

M. LAFONTAINE: Je regrette, M. le Président, le député n'a pas le droit de critiquer la Loi du conseil de la trésorerie sans en demander le rappel.

M. LACROIX: On peut parler de l'améliorer.

M. PINARD: Au moins moi, j'y allais au conseil de la trésorerie et ça fonctionnait. Le ministre n'y va jamais, lui.

M. LOUBIER: Ah, ce n'est pas gentil, ça! Vous ne le savez pas!

M. PINARD: Il n'y va jamais, jamais.

M. LOUBIER: Vous ne le savez pas! Voyons donc! Qui vous a dit ça, vous?

M. PINARD: J'ai de bonnes informations.

M. LOUBIER: Affirmation gratuite!

M. P I N A R D . Il ne fait pas partie du comité interministériel du budget, il ne fait pas partie du conseil de la trésorerie.

M. H A M E L . Il s'occupe de son affaire à la Voirie.

M. PINARD: Alors, il n'est pas surprenant que, dans le mémoire de l'Association des constructeurs de routes, on ait autant de plaintes et autant de revendication.

M. LAFONTAINE: D'ailleurs, M. le Président, vous venez de vous rendre compte que le député de Drummond est encore en train de faire glisser le débat qui devrait se tenir au niveau de la Voirie sous le niveau personnel du ministre de la Voirie. A ce moment-là, je pourrais peut-être dire au député de Drummond qu'il y a une rumeur qui circule dans les cercles de la voirie du Québec et à Québec même...

M. PINARD: Dans les cercles, dites-vous?

M. LAFONTAINE: Dans les cercles qui touchent à la voirie, et que le député de Drummond a participé à la rédaction du mémoire des constructeurs de routes du Québec.

M. PINARD: Ah! Elle est bonne!

M. LAFONTAINE: Et il s'en fait l'avocat, M. le Président, devant le comité.

M. PINARD: Elle est bonne!

M. LAFONTAINE: Le mémoire des constructeurs de routes du Québec devient la bible du député de Drummond. Mais lorsque le député de Drummond dit que le ministre de la Voirie ne va pas au conseil de la trésorerie, je dois lui dire, à titre de ministre de la voirie, que j'y vais au conseil de la trésorerie lorsque j'ai des problèmes à régler avec le conseil de la trésorerie. Mais je ne fais pas partie du conseil de la trésorerie et je n'ai pas l'intention d'en faire partie.

M. PINARD: C'est ce que je voulais vous faire dire.

M. LAFONTAINE: Je calcule que le ministre des Finances et le ministre des travaux publics et le ministre d'Etat au Bien-Etre social et le ministre d'Etat aux Affaires municipales sont assez renseignés sur les problèmes gouvernementaux, ils ont leur tâche à faire et je m'applique à accomplir mon devoir à titre de ministre de la Voirie. Je n'ai pas de leçon à recevoir du député de Drummond sur l'utilisation de mon temps.

UNE VODX: Cela ne le regarde même pas!

M. LOUBIER: Poste budgétaire 1, adopté.

M. PINARD: Est-ce que le ministre pourrait répondre à la question que je lui ai posée tantôt à savoir combien de crédits ont été engagés par son ministère et n'ont pas été dépensés effectivement?

M. LAFONTAINE: M. le Président, le député de Drummond n'a qu'à faire...

M. PINARD: Oui, bien en 67/68...

M. LAFONTAINE: Pour 68/69, les livres ne sont pas fermés.

M. PINARD: On aurait vu tout ça dans le rapport annuel du ministère de la Voirie, fort probablement, si nous l'avions eu.

M. LOUBIER: Pour 1967, vous l'avez.

M. LAFONTAINE: Disons que cela peut peut-être varier d'un pourcentage...

M. PINARD: Non, cela n'apparaît pas dans les rapports annuels.

M. LAFONTAINE: En 65/66, j'ai ici, dans le

mémoire préparé par l'Association des constructeurs de routes du Québec, avec un bon avocat comme conseiller juridique, il y a eu \$302 millions de crédits votés. Il y a eu \$280 millions de dépensés. Montant voté non dépensé, \$21 millions. En 65/66.

M. LOUBIER: On n'avait rien dans Bellechasse.

M. LAFONTAINE: Pour 66/67, \$349 millions moins \$299 millions, \$49 millions. Pour 67/68, \$274 millions de votés, \$272 millions de dépensés. Montant voté non dépensé \$2 millions.

UNE VOIX: Formidable.

M. PINARD: En 68/69?

M. LAFONTAINE: Bien, continuez, vous avez le mémoire.

M. PINARD: Non, non, dites-le.

M. PINARD: C'est vous qui le lisez.

M. LAFONTAINE: Je le lis pour vous, vous l'avez.

M. PINARD: Alors, en 68/69: \$33,763,000.

M. LAFONTAINE: Pourquoi poser la question si le député est renseigné?

M. PINARD: Je veux savoir si le ministre est en mesure de contredire ces chiffres-là. Toutes les statistiques présentées dans le rapport de l'Association des constructeurs de routes...

M. LAFONTAINE: Présentement le député de Drummond est en train de se servir du mémoire soumis au conseil des ministres et pose les mêmes questions qui ont été soulevées au conseil des ministres. Prenez donc les comptes publics, prenez donc le budget et discutez donc du budget.

M. PINARD: Soyons de bon compte. Les choses dont on discute concernent le ministère de la Voirie, non l'administration générale de la province. Il est assez normal que nous posions des questions au ministre de la Voirie, qui doit répondre aux membres de la commission. Je demande au ministre s'il est en mesure de contredire les chiffres qui sont rapportés dans le rapport.

M. LAFONTAINE: M. le Président, j'attire-rais l'attention du député de Drummond pour lui dire que le mémoire qui a été soumis n'a pas été soumis au ministre de la Voirie, mais au conseil des ministres de la province de Québec.

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Les constructeurs de routes pensaient que le mémoire qu'ils présentaient s'adressait en bloc au conseil des ministres et non pas au ministre de la Voirie. Je demanderais, si le député de Drummond, comme il le disait tout à l'heure, voulait être de bon compte... C'est une expression qui est à la mode ce temps-ci, tout le monde veut être de bon compte. Si on veut être de bon compte, qu'on commence donc l'étude des crédits du ministère de la Voirie. Article par article je tenderai de mon mieux de lui donner toutes les réponses qui sont pertinentes à ses questions.

M. PINARD: Le ministre a ajouté cet après-midi à certaines de mes remarques relativement...

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas voulu relever toutes les remarques.

M. PINARD: ... au mémoire de l'Association qu'il avait fait un contre-rapport au premier ministre et au ministre des Finances pour répondre à certaines accusations qui sont contenues dans le rapport de l'association. Je lui demande s'il...

M. LAFONTAINE: C'est dans le courrier confidentiel entre le premier ministre et le ministre de la Voirie.

M. PINARD: Ce n'est pas confidentiel quant aux membres de la commission.

M. LAFONTAINE: Non, non.

M. PINARD: Le ministre est-il en mesure de contredire les chiffres qui apparaissent à la page 14 du mémoire relativement aux crédits non dépensés?

M. LAFONTAINE: Le député de Drummond est-il en train de me demander de faire l'étude du document soumis par l'Association des constructeurs de routes au conseil des ministres, ou le député de Drummond veut-il étudier les crédits du ministère de la Voirie?

M. PINARD: M. le Président, nous voulons étudier les crédits du ministère de la Voirie. Avant de voter des crédits additionnels, des crédits nouveaux au...

M. LAFONTAINE: A ce moment-là, si je tombe...

M. PINARD: ... ministre de la Voirie, je voudrais savoir si le ministre de la Voirie, qui nous a demandé des crédits pour tel montant l'année dernière, l'a effectivement et efficacement dépensé? C'est notre devoir comme membre de la Chambre et comme député de l'Opposition. C'est la question que je pose au ministre. Il me semble qu'il devrait avoir la décence de répondre, et ce n'est pas un drame...

M. LAFONTAINE: J'ai répondu, mais je dois faire comprendre au député de Drummond que, si je le suivais sur son terrain, n'importe quel député de l'Opposition pourrait arriver avec tous les éditoriaux, toutes les nouvelles, même fausses, et les pseudo-nouvelles parues dans tous les journaux, et me demander: Est-ce vrai ou n'est-ce pas vrai, ça? Je demanderais au député de Drummond de procéder dans l'ordre, article par article. Si, à un article donné, il veut se servir du mémoire soumis, dans un poste mentionné, à ce moment-là j'y répondrai. Je n'ai pas l'intention de faire deux débats, un sur le mémoire soumis par l'Association des constructeurs de routes du Québec et l'autre sur les estimations budgétaires du ministère de la Voirie.

M. PINARD: Le ministre peut-il nous dire s'il a totalement...

M. LAFONTAINE: Maintenant pour y répondre...

M. PINARD: ... dépensé le budget qu'il a demandé l'année dernière pour l'exercice financier 68/69?

M. LAFONTAINE: Pour l'année 68/69 je n'ai pas répondu, parce que les chiffres qui sont marqués ici sont une estimation. L'estimation donne \$33,760,000; d'après les estimations du ministère de la Voirie jusqu'à maintenant ce serait peut-être \$18 millions, c'est-à-dire à peu près la moitié. C'est pour ça tout à l'heure que je ne l'a pas mentionné au député de Drummond. Je me suis dit: S'il veut le lire qu'il le lise. Je ne veux pas me laisser entraîner dans une critique ni destructive ni exhaus-

sive du mémoire soumis par l'Association des constructeurs de routes du Québec. Je laisse l'Association des constructeurs de routes du Québec avec sa conscience.

M. PINARD: Raison de plus pour admettre que j'avais raison de poser la question au ministre pour rétablir la situation, s'il y avait lieu.

M. LAFONTAINE: Oui, mais peut-on commencer le budget de la Voirie, poste budgétaire 1?

M. PINARD: Les chiffres mentionnés à la page 40 du rapport m'apparaissent salants, disons, passablement soufflés.

M. LAFONTAINE: Exagérés.

M. PINARD: Bon. J'essaie de savoir de quelle façon...

M. LAFONTAINE: Soufflés, le député de Drummond a raison et c'est pour ça que je ne voudrais pas en faire une critique exhaustive.

M. PINARD: Si le ministre ne veut pas nous renseigner ne puis-je pas savoir qui, parmi les membres de la commission, pourrait le dire? C'est le ministre qui a toutes les données entre les mains...

M. LAFONTAINE: Oui, mais le chiffre que nous avons à la Voirie est encore préliminaire parce que les livres ne sont pas fermés. Ce n'est que lorsque le ministère des Finances aura fermé ses livres, équilibré ses chiffres avec les chiffres du ministère de la Voirie que nous pourrions avoir une réponse définitive. Mais disons que \$33 millions c'est exagéré. Mais peut-être — je ne veux pas prêter de mauvaises intentions à qui que ce soit — ça paraissait peut-être bien dans le mémoire de l'Association des constructeurs de routes du Québec de dire qu'il y a eu pour \$33 millions de crédits périmés...

M. PINARD: Oui.

M. LAFONTAINE: Cela paraissait bien! Cela faisait une belle critique! Cela pouvait faire des éditoriaux de journaux! Cela faisait critiquer le gouvernement actuel! C'était peut-être dans l'intérêt des constructeurs de routes. Mais ce n'est peut-être pas la vérité. C'est pour cela que je demande au député de Drummond — ce n'est pas un document officiel du ministère de la Voirie — de s'en tenir donc aux documents officiels.

M. PINARD: Oui, mais raison de plus pour que le ministre donne les renseignements lui-même, des renseignements les plus exacts possibles.

M. LAFONTAINE: Mon Dieu Seigneur! Voltaire a déjà dit, dans le passé: Mentez, mentez, il en restera toujours quelque chose!

M. PINARD: C'est sûr que nous n'avons pas toujours accès à tous les renseignements comme le ministre peut y avoir accès.

M. LAFONTAINE: Quand Je regarde certaines affirmations du rapport, Je pense à Voltaire: Mentez, mentez, il en restera toujours quelque chose!

M. PINARD: Se pourrait-il que...

M. LAFONTAINE: C'était un libéral du temps!

M. PINARD: ... que les montants inscrits comme étant des crédits non dépensés soient la somme globale des crédits pour les dépenses ordinaires et pour les dépenses en immobilisation?

M. LAFONTAINE: Non, Je pense que, normalement, cela devrait être dans l'immobilisation, parce que dans les dépenses ordinaires, ce sont les salaires, l'entretien des routes, l'équipement.

M. PINARD: Oui, mais l'entretien pourrait jouer un rôle assez important dans le montant global des crédits non dépensés...

M. LAFONTAINE: Oui, mais normalement, il est assez rare que nous remettons au ministre de la Voirie — même lorsque le député de Drummond était le ministre de la Voirie, je pense que ce n'est jamais arrivé — c'est tout le contraire, nous sommes toujours un peu...

M. PINARD: Alors le ministre a donné un chiffre de \$18 millions comme crédits non dépensés...

M. LAFONTAINE: C'est une estimation.

M. PINARD: ... alors c'étaient des chiffres relatifs au budget des dépenses en immobilisation? Les \$18 millions étaient, en somme,...

M. LAFONTAINE: ... imputables à l'immobilisation et aux dépenses ordinaires.

M. PINARD: Imputables à l'immobilisation.

M. LOUBIER: Adopté?

DES VOIX: Un instant!

M. LOUBIER: Article 2?

M. PINARD: Un instant!

M. LOUBIER: Article 3?

M. PINARD: Un instant! Un instant! On ne discute pas les crédits du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche...

M. LOUBIER: Non, vous ne discutez même pas ceux du ministère de la Voirie actuellement.

M. PINARD: Nous pouvons éviter de vous questionner.

M. GRENIER: Vous auriez des réponses, probablement.

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LOUBIER: On discute d'un rapport depuis le début.

M. MAILLOUX: Au sous-article 1, traitements et indemnités, de l'article 1, administration, relativement au nombre d'employés surnuméraires, disons que cela revient au sous-article 1 de l'article 2 où le ministre demande également 197 employés de plus. Ce que je voudrais savoir du ministre — c'est suite à une affirmation déjà faite par l'ancien premier ministre, M. Johnson, quand il a parlé d'une banque de fonctionnaires en réserve qui devaient être redistribués dans les ministères qui pouvaient en avoir besoin — est-ce que c'est son intention de se servir de ces effectifs pour combler les vacances ou si ce sont de nouveaux fonctionnaires qui seront engagés?

M. LAFONTAINE: Disons que c'est peut-être pour plusieurs raisons — je n'ai pas les noms, parce que le député se rendra compte qu'il y en a 232 — c'est probablement une intégration du poste ouvrier à fonctionnaire. Aussi il y a peut-être une autre explication parce que, évidemment, il y a des gens qui quittent et d'autres qui arrivent. Ce n'est pas une chose qui est statistique mais dynamique. Alors de 217 à 232, pour une des explications, c'est l'intégration des cadres ouvriers aux cadres de fonctionnaires et

aussi du nouveau personnel pour le service général de la recherche.

M. MAILLOUX: Il ne s'agit pas de nouveaux employés à ce moment-là...

M. LAFONTAINE: Il s'agirait de nouveaux employés lorsqu'il s'agit de la Direction générale de la recherche. Il y en a quelques nouveaux.

M. MAILLOUX: ... qui sont déjà à l'emploi du gouvernement, dans un autre service?

M. LAFONTAINE: Pas nécessairement. Nous sommes allés chercher les analystes ailleurs. Parce qu'il y a un besoin immense dans tous les services du gouvernement, en ce qui concerne les analystes.

M. MAILLOUX: En ce qui concerne les analystes, je pense bien qu'il ne faut pas chicaner le ministre parce que j'imagine que le ministère a besoin de ces gens-là. Alors il faut qu'il en fasse la demande. Là où je voulais en venir, c'est que si vous avez besoin de fonctionnaires dont les capacités sont relativement sommaires, je me demandais si le ministère de la Voirie comme d'autres ministères pouvait piger à même ces effectifs-là...?

M. LAFONTAINE: Oui, nous avons eu quelques mutations d'autres ministères. D'ailleurs, il y a aussi, ce qu'on appelle les concours d'avancement à la Fonction publique. Chacun des fonctionnaires du gouvernement peut participer à un concours interministériel, et être muté d'un ministère à l'autre. Il y a mobilité.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. LACROIX: Il y a eu, à un certain moment certaines difficultés entre le personnel et les cadres du syndicat. Est-ce que ces difficultés sont aplanies actuellement?

M. LAFONTAINE: Oui, pas de difficultés. Evidemment, ce sont des relations de travail et comme dans tous secteurs industriels ou commerciaux, il y a toujours des difficultés qui surgissent, il s'agit de s'entendre.

M. LACROIX: Je ne suis pas à même d'évaluer la valeur des critiques qui ont été formulées, mais votre directeur du personnel a été pris à partie assez sévèrement à un certain moment et je me demandais si c'est parce qu'il prenait...

M. LAFONTAINE: Il prenait son rôle à coeur et il prenait aussi l'intérêt du ministère de la Voirie.

M. LACROIX: Ce n'est pas un reproche que je fais. Je demande au ministre si, à l'heure actuelle, entre ses fonctionnaires et le ministre, les relations sont bonnes.

M. LAFONTAINE: Non, il n'y a pas de problème entre les fonctionnaires et le directeur général de l'administration.

M. LOUBIER: Cela va très bien.

M. LACROIX: Nous en parlerons à M. Breuleux prochainement

M. LAFONTAINE: Il n'est plus fonctionnaire à ce moment-là, il est président du syndicat.

M. MAILLOUX: En étudiant le poste budgétaire 1, vous y allez avec tous les sous-articles, j'imagine.

M. LAFONTAINE: Non, sous-article par sous-article.

M. LE PRESIDENT: Alors, administration...

M. HOUDE: Est-ce que les 21 chercheurs de votre direction de la recherche sont inclus dans les 232?

M. LAFONTAINE: Je vois venir le député là. Entre 217 et 232, il n'y a pas tout à fait 21, excepté qu'il y a des gens qui sont partis du ministère de la Voirie et d'autres qui sont décédés, d'autres ont pris leur pension, d'autres vont partir.

M. HOUDE: Ce n'est pas pour attraper, c'est surtout pour essayer de savoir si ce bureau de la recherche dépend d'un directeur particulier. Est-ce qu'ils ont un immeuble à eux? Est-ce qu'ils ont un laboratoire à eux?

M. LAFONTAINE: Je vous présente Jacques Charland qui est ici, j'aimerais qu'il se lève.

M. LOUBIER: Un chic petit bonhomme.

M. HOUDE: Est-ce appelé aussi à grossir en importance et en nombre?

M. LAFONTAINE: Oui. Evidemment, c'est parce que nous tentons, si le député se souvient...

Voici, je disais en terminant ici: Il faut entrevoir de plus une accentuation du rôle de coordonnateur de la direction générale. La perspective immédiate de la direction générale est l'implantation au moins de l'informatique dans tous les secteurs du ministère. Nous vivons à l'ère électronique. Ce que nous tentons — pour expliciter ma pensée en deux mots — à l'heure actuelle, peut-être dans deux ou trois ans, d'avoir un contrôle quasi quotidien sur l'expropriation, par exemple, d'avoir au ministère de la Voirie un inventaire des pièces de machinerie, par l'informatique.

M. HOUDE: Mais M. le Ministre, vous allez peut-être me trouver extrêmement terre à terre, je voudrais quand même aller au fond de ma pensée. Est-ce que ce service de la recherche pourra, à un moment donné, sortir de la question technique et tenter, par exemple, des recherches sociologiques?

M. LAFONTAINE: Certainement, c'est même déjà commencé.

M. HOUDE: Je m'explique. Il y a un argument que nous entendons souvent — et là je parle du peuple et des gens bien modestes et je me considère comme un de ceux-là — pourquoi y a-t-il tant de gens sur le bien-être social? Pourquoi tant de gens reçoivent des montants d'argent du gouvernement? Parce qu'ils ne travaillent pas ou peu importent les raisons. Souvent les gens nous disent qu'au lieu de leur donner de l'argent à ne rien faire, pourquoi ne leur ferions-nous pas faire des bouts de route ou...?

M. LAFONTAINE: Faire des travaux en régie.

M. HOUDE: Est-ce que cela peut faire partie d'une recherche de ce service-là? Est-ce qu'on a déjà calculé, par exemple, combien coûtent un ou deux milles de route? Vous le savez combien cela coûte; combien cela prendrait-il de gens sur le bien-être. Il y a peut-être une possibilité de trouver efficacement et scientifiquement que ce serait valable de faire travailler des gens plutôt que de leur donner des sommes d'argent dont ils ont besoin, mais dont ils sont drôlement frustrés de recevoir, comme cela, à ne rien faire.

M. LAFONTAINE: Disons que c'est une expérience qui est tentée présentement par le ministère des Terres et Forêts et nous attendons, au ministère de la Voirie, les résultats, con-

cluants je l'espère, de l'expérience tentée par le ministère des Terres et Forêts, pour le commencer plus à fond, au point où le député vient de le développer.

M. MAILLOUX: Est-ce qu'on pourrait inviter le ministre à tenter l'expérience sur les travaux en régie?

M. LAFONTAINE: Je ne comprends pas l'allusion du député!

M. MAILLOUX: Je veux dire que les travaux en régie coûtent déjà assez cher relativement à des travaux à contrat.

M. LAFONTAINE: C'est une affirmation gratuite, M. le Président, il faudrait un peu s'entendre. Lorsque nous serons rendus au poste budgétaire 7, article 1, je permettrai...

M. MAILLOUX: Disons que pour répondre...

M. LAFONTAINE: Je pourrais peut-être vous sortir un paquet de contrats donnés, bien signés, avec des ajoutés et tout ce que vous voulez...

M. MAILLOUX: M. le Président, pour répondre...

M. LAFONTAINE: ... des travaux qui ont été estimés à \$1 million par contrat et qui ont peut-être été terminés au coût de \$3 millions.

Alors qu'on ne vienne pas dire que les travaux en régie coûtent plus cher, M. le Président, c'est bien difficile de l'établir.

M. MAILLOUX: Excusez, sans vouloir répondre immédiatement au ministre...

M. LAFONTAINE: J'ai bien l'impression que, dans bien des cas, les travaux en régie coûtent moins cher...

M. MAILLOUX: ... je me réserve le droit de répondre pour prouver que des travaux en régie coûtent normalement beaucoup plus cher que les travaux à contrat.

M. LAFONTAINE: Je n'ai pas l'intention de changer l'esprit qui anime le député de Charlevoix, ni de changer ses convictions. Mais j'ai la conviction profonde que les travaux en régie ne coûtent pas plus cher que les travaux à contrat, M. le Président.

M. MAILLOUX: Je vais attendre au poste budgétaire 7.

M. LAFONTAINE: C'est parce qu'à ce moment-là, ce serait un vote de non-confiance à l'endroit de tous les officiers et divisionnaires dans les divisions. Je ne suis pas prêt à le penser.

M. MAILLOUX: Je pense que je ferai le partage des choses à ce moment-là, M. le Président.

M. LAFONTAINE: D'accord, on verra.

M. MAILLOUX: Poste budgétaire 2, article 2.

M. LE PRESIDENT: Alors, au poste budgétaire 1: Administration, les articles 1, traitements et indemnités; 2: frais de voyage, 3: frais de bureau et autres dépenses, 4: matériel, articles de bureau, impressions et abonnements, et 5: publicité et information, sont tous acceptés.

UNE VOIX: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Le poste budgétaire 2, service d'entretien et de construction de routes, article 1: Traitements, adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 2: Frais de voyage?

M. MAILLOUX: Ce que je voudrais savoir du ministre, c'est qu'on constate que l'an dernier il y avait des dépenses de voyage de \$462,000; cette année, il y a une réduction à \$300,000. Mais à l'article précédent, on constatait une augmentation des dépenses de voyage, et là, malgré qu'il y ait quelque 150 fonctionnaires de plus, il y a diminution de \$162,000 pour les voyages. Est-ce que cela concerne le litige du syndicat des fonctionnaires, pour les dépenses de voyage?

M. LAFONTAINE: Non, c'est une estimation dans la réorganisation des cadres dans chacune des divisions. Je ne voudrais pas recommencer mon plaidoyer du service de la recherche. Mais disons que le député de Fabre, tout à l'heure, y a touché un peu, mais il s'en est éloigné en parlant du chômage. Nous avons présentement, dans la division de Saint-Lambert, je pense, créé une division pilote. Nous allons tenter de la faire aussi à Québec pour équilibrer; nous voudrions arriver un matin du ministère de la Voirie, en di-

sant ceci: Comment se fait-il, par exemple, que pour faire un accotement dans telle division, ça coûte tant et dans telle autre division ça coûte un chiffre bien différent. L'écart est un peu grand. Alors, nous tentons de comprimer...

M. MAILLOUX: Mais ce n'est pas une compression ordinaire. Cela part de \$462,000, et ça tombe à \$300,000.

M. LAFONTAINE: Oui, c'est une contraction de \$162,000.

M. MAILLOUX: Il n'y a pas d'autres explications que vous pouvez donner?

M. LAFONTAINE: Je ne dis pas que nous allons réussir, nous tentons de réussir.

M. MAILLOUX: Pour autant que ce n'est pas fait sur le dos des fonctionnaires.

M. LAFONTAINE: S'il nous manque de l'argent, nous reviendrons devant la Chambre, et nous demanderons de l'aide additionnelle. Mais je crois que nous allons être capables de passer avec \$162,000 de moins.

UNE VOIX: Bravo!

M. LE PRESIDENT: Alors, poste budgétaire 2, article 2?

UNE VOIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 3: Frais de bureau et autres dépenses?

M. HAMEL: Adopté.

M. MAILLOUX: Savez-vous quel montant il y a?

M. LAFONTAINE: Oui, \$385,000.

M. PINARD: Si vous me permettez, j'aimerais revenir au poste budgétaire 2, article 1, intitulé « traitements ». Alors le ministre demande cette année \$15,241,700 par rapport à \$13,152,500 qui avaient été demandés l'année dernière.

Mais le poste budgétaire est intitulé: Service d'entretien et de construction de routes. Alors combien, dans le montant de \$15,241,700, est imputable à la construction par rapport au montant qui est imputable au service d'entretien?

M. LAFONTAINE: Disons pour commencer que l'augmentation du montant de \$13 millions à \$15 millions, est imputable à deux causes; premièrement l'augmentation de 2,022 à 2,199 employés et, deuxième cause, augmentation des traitements.

Maintenant, la répartition — c'est parce qu'ici nous l'avons en général — nous tenons compte après l'article 6, de la page 205, moins: imputations « less: Charges ». Le total de tous les traitements s'établit à \$20,199,500 moins les imputations. Alors, pour l'administration il y a \$6,297,300, l'entretien des routes, \$690,200, l'entretien des constructions de ponts, \$423,700, ensuite sur le poste budgétaire 7, 1, pour la construction, \$11,634,000, constructions de ponts, \$509,000, la Transcanadienne, \$645,000, pour un total de \$20,199,500.

M. PINARD: Dans les traitements qui sont payés au personnel placé à l'équipe de construction de routes, il s'agit de quels travaux? Quelle est la nature des travaux exécutés par le personnel qui est payé?

M. LAFONTAINE: Cela atteint \$11,634,000.

M. PINARD: Ces salaires-là sont payés à du personnel, à des hommes qui travaillent avec des équipes de construction.

M. LAFONTAINE: Non, ce sont pour les fonctionnaires, pour les traitements des fonctionnaires.

M. LACROIX: Ce sont seulement les employés qui sont au ministère, ce ne sont pas les employés qui travaillent dans les comtés?

M. LAFONTAINE: Ce sont tous les fonctionnaires, cela comprend les divisionnaires, cela comprend les commis.

M. LACROIX: Ce sont les fonctionnaires permanents.

M. LAFONTAINE: Un fonctionnaire est toujours permanent.

M. PINARD: Il s'agit du personnel administratif réparti dans toute la province?

M. LAFONTAINE: Oui, ici à Québec et partout, tout ce qui regarde le ministère de la Voirie.

M. PINARD: Les employés régis par la Fonction publique.

M. LACROIX: C'est la différence entre traitements et salaires. Le contrat de travail qui est intervenu pour tous les fonctionnaires, est-ce qu'il échoit cette année?

M. LAFONTAINE: Il échoit, je pense, en 1971.

M. LACROIX: Cela n'est pas sûr. Il y en a en 1966 qui disaient qu'ils seraient encore là et ils ne le sont pas.

M. LAFONTAINE: Etiez-vous de ceux-là?

M. LACROIX: On va dire que le député de Champlain, comme le député de Charlevoix vous le rappelait t a n t ô t. Il y a des petites nouvelles pour vous autres.

M. LE PRESIDENT: Frais de bureau et autres dépenses, adopté. Matériel, articles de bureau, impressions et abonnements, adopté?

M. LOUBIER: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 3, sous-article 1: Traitements, adopté.

M. LACROIX: Au service d'entretien, à l'article 1, on réduit le personnel parce qu'il y a moins de travaux?

M. LAFONTAINE: Non, c'est à cause de l'intégration des ponts au ministère de la Voirie, il y a eu du personnel qui a été affecté à d'autres...

M. LACROIX: Polyvalent.

M. LE PRESIDENT: Article 1, adopté? Article 2: Frais de bureau et autres dépenses.

M. LOUBIER: Aucun problème.

M. LE PRESIDENT: Adopté. Matériel, articles de bureau, impressions, abonnements, adopté.

M. LACROIX: On a diminué l'autre de \$5,000 et on augmente celui-là de \$5,000.

M. LE PRESIDENT: Poste budgétaire 1, article 4: Service de la route transcanadienne; 1, traitements.

M. PINARD: Ces traitements-là sont payés à quelle catégorie de fonctionnaires ou d'employés?

M. LAFONTAINE: C'est le groupe de construction qui s'occupe de la transcanadienne.

M. PINARD: Ce sont des ingénieurs.

M. LAFONTAINE: Ce sont des équipes mobiles qui suivent la Transcanadienne, comme d'ailleurs le député de Drummond va s'en rendre compte qu'il y a le même nombre d'employés, 85-85, et il y a augmentation de traitements.

M. LACROIX: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 2: Frais de bureau, autres dépenses, adopté. Matériel, articles de bureau, impressions, abonnements, adopté.

Article 5, sous-article 1.

M. MAILLOUX: M. le Président...

M. LE PRESIDENT: Oui. Service des expropriations, sous-article 1.

M. MAILLOUX: Je voudrais d'abord savoir du ministre quel est actuellement le taux d'intérêt payé par le gouvernement

M. LAFONTAINE: C'est 5%.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre ne considère pas que devant les taux aujourd'hui...

M. LAFONTAINE: C'est le taux légal. Cela dépasse la volonté du ministre de la Voirie.

M. LOUBIER: Le code civil.

M. LAFONTAINE: C'est le code civil qui dit qu'on doit payer 5%.

M. LOUBIER: Comme cela, ils sont payés plus vite.

M. MAILLOUX: Je ne m'adresse pas à mon collègue de Bellechasse.

M. LAFONTAINE: Non, mais c'est exact.

M. MAILLOUX: Si le code civil prévoit cela, ne pourrait-il pas être modifié de telle sorte que les gens, disons, qui subissent une expropriation...

M. LAFONTAINE: Disons qu'à ce moment-là, c'est encore ce que je disais tout à l'heure, on ne peut pas critiquer une loi sans en deman-

der le rappel. Le code civil n'est pas sous la tutelle du ministre de la Voirie.

Le problème que le député soulève est présentement à l'étude.

M. LOUBIER: Voyez-vous, on étudie!

M. MAILLOUX: Il demeure quand même un fait: C'est qu'actuellement, devant des taux de 9% et 9 1/4%, il n'est pas réaliste de verser aux expropriés, souvent dans des règlements qui retardent parfois des années...

M. LAFONTAINE: Je comprends.

M. MAILLOUX: ... un taux de 5%.

M. LAFONTAINE: Je comprends l'idée du député de Charlevoix, mais le ministre de la Voirie est obligé de payer 5%, qui est le taux légal. Je dois lui dire ce que je lui disais tout à l'heure, que le problème est à l'étude. Si jamais une législation était apportée, il me ferait plaisir de voir le député de Charlevoix voter en faveur de la législation.

M. MAILLOUX: Une question supplémentaire. Est-ce que, dans tous les cas d'expropriation, qu'elle se fasse dans un court délai ou qu'elle retarde dans son règlement pour des questions que je voudrais pas expliciter, est-ce que, dans tous les cas, le gouvernement paie toujours l'intérêt à compter de la date où il prend possession d'un terrain ou d'une bâtisse? A compter du moment où il s'en empare? Dans tous les cas?

Je pose cette question pour la raison suivante: Nous avons souvent des plaintes à l'effet qu'à une personne qui n'est pas tellement au courant de la loi on ne verse pas d'intérêt, alors qu'à d'autres...

M. LAFONTAINE: Nous payons toujours de l'intérêt à partir du moment de la prise de possession physique de l'immeuble.

M. MAILLOUX: Antérieure au dépôt...?

M. LAFONTAINE: Non. Lorsque nous prenons possession physique de l'immeuble, nous payons de l'intérêt à partir de ce moment-là. Si la prise de possession physique de l'immeuble est antérieure au dépôt légal, nous payons antérieurement au dépôt légal, parce que cela peut arriver, dans certains cas. Mais si la prise de possession vient après le dépôt légal...

M. LACROIX: Est-ce que le ministre a fait

une recommandation au conseil des ministres pour modifier l'article 1056 c du code civil de façon que le taux d'intérêt soit augmenté?

M. LAFONTAINE: J'aimerais bien répondre au député des Îles-de-la-Madeleine, mais il doit savoir que je suis lié par le secret professionnel. J'ai fait...

UNE VOIX: Serment.

M. LAFONTAINE: ... serment. Je pense bien que ce n'est pas le député des Îles-de-la-Madeleine qui me reprochera de respecter mon serment.

M. LACROIX: Je pensais que c'est parce que vous ne connaissiez pas l'article 1056 c du code civil. Peut-être que le député de Bellechasse ne le connaît pas lui non plus!

M. HOUDE: M. le Président, est-ce que le ministre pourrait m'expliquer, brièvement, quelle est la procédure lorsque le ministère exproprie un pâté de maison? Comment fait-on après pour se défaire de ces maisons-là? Je fais allusion au boulevard Leblanc, prolongement pour la construction du pont Papineau.

M. LAFONTAINE: Nous exposons les plans faits par les arpenteurs-géomètres avec une description technique. Les gens sont informés que le ministère doit prendre possession le ou vers telle date. Nous donnons, normalement, amplement de temps aux gens pour se reloger à l'extérieur. Lorsque vient le temps de la démolition, le service des expropriations procède, soit au déménagement des maisons ou à la revente des maisons par soumissions pour achat de maisons ou pour la démolition de maisons de sorte que le terrain soit déblayé à temps lorsque nous venons pour faire les travaux.

M. HOUDE: Mais dans le cas spécifique du prolongement du futur pont Papineau, une fois que le ministère...

M. LAFONTAINE: Oui.

M. HOUDE: ... a acheté des maisons, est-ce qu'il y a eu des soumissions publiques pour revendre ces maisons-là?

M. LAFONTAINE: Oui, cela a été fait.

M. LACROIX: Est-ce que le gouvernement a l'intention de mettre à profit les recommandations du rapport Alary qui recommandait la re-

fonte de toutes les lois qui régissent l'expropriation?

M. LAFONTAINE: Disons qu'il y a eu cet après-midi une question posée en Chambre par le député de Drummond. Je pense bien que le premier ministre a répondu qu'en temps et lieu il donnera l'information en Chambre.

M. LACROIX: Mais ce rapport...

M. LAFONTAINE: Il ne faut pas oublier aussi que le rapport Alary est un rapport qui a été présenté au conseil des ministres et non pas au ministre de la Voirie.

M. LACROIX: Je comprends, mais il reste que le ministère de la Voirie est fort intéressé dans les lois qui concernent l'expropriation...

M. LAFONTAINE: D'ailleurs comme le ministère des Travaux publics et comme les 332 corporations ou corps publics qui ont des droits d'expropriation dans la province de Québec. Les décisions...

M. LACROIX: Le rapport Alary a tout de même été déposé il y a déjà deux ans.

M. LAFONTAINE: Oui, il a été déposé et il a été remis. C'était, à ce moment-là, un rapport préliminaire. Il a été remis au conseil des ministres et non pas au ministre de la Voirie.

M. LACROIX: De toute façon le système d'expropriation... tous ceux qui sont soumis à ces lois sont loin d'en être satisfaits parce qu'il y a des délais très considérables et...

M. LAFONTAINE: Disons, pour dérider le député des Îles-de-la-Madeleine, lorsqu'en 1966 j'ai été assermenté comme ministre, j'ai reçu une lettre d'un contribuable qui avait été exproprié avant 1960. Il avait écrit en 1960 au ministre du temps, le député de Drummond, une lettre ainsi rédigée: « Monsieur le Ministre. Enfin un gouvernement honnête qui va s'occuper de nos affaires ». Mais, en 1966, il m'écrivait aussi et me disait: « Enfin un gouvernement honnête qui va s'occuper de mes affaires ». Alors pendant six ans...

M. LACROIX: Je suis certain qu'il n'est pas encore réglé.

M. LAFONTAINE: Oui, il est réglé celui-là.

M. LACROIX: C'est le seul.

M. LOUBIER. Il n'est pas satisfait, mais il est réglé.

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

M. HAMEL: Nous avons une région de voirie à laquelle j'appartiens. Est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité qu'il y ait continuellement un attaché du service des expropriations? Je vais vous dire pourquoi. C'est que chez nous, nous avons eu, dans le comté et dans les comtés de Chambly et de Verchères des plaintes de la fameuse autoroute des Cantons de l'Est où des expropriations avaient été faites en 1962. Le gouvernement est arrivé là et il s'est emparé des plus belles terres de la province.

M. GRENIER: Ah, Seigneur!

M. HAMEL: Comparativement à Frontenac, oui monsieur! Voyez-vous, le gouvernement est arrivé là — je ne fais pas de politique — indépendamment des gouvernements — je dis que le gouvernement est arrivé et il s'est emparé des terres. Les propriétaires de ces terres, les plus belles de la province... en 1962.

Quand nous sommes arrivés au pouvoir en 1966, combien de cas n'avaient pas été réglés? Les gens.. Pardon? Très peu? Je vais vous donner les chiffres.

M. MAILLOUX: Ils ne le sont pas encore.

M. HAMEL: Je pense que les gens qui occupent de belles fermes depuis très longtemps, si, du jour au lendemain elles sont sectionnées en deux, il y a perte de rendement. Il serait d'intérêt public. Ces gens-là sont chez eux. Quand le gouvernement arrive et qu'il s'empare des terres — donnant comme raison que c'est pour le bien commun, pour le bien général — je pense que ce serait d'intérêt public qu'on installe dans la région, à la Voirie — chez moi c'est Sainte-Hyacinthe — un agent estimateur. Avant de tracer des routes, qu'on envoie quelqu'un pour l'expropriation. Comprenez-vous?

M. LAFONTAINE: M. le Président, je dois répondre au député de Rouville que...

M. HAMEL: C'est bien amélioré maintenant!

M. LAFONTAINE: Disons que j'ai tenté de faire comme ministre de la Voirie...

M. LACROIX: Il a exploité ça « au coton ». Il nous a promis...

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LAFONTAINE: Un de mes premiers soucis, à titre de ministre de la Voirie, a été de tenter d'intégrer le service d'expropriation au ministère de la Voirie, et cela pour une raison bien simple. Lorsqu'un exproprié avait à se plaindre dans la province, il se plaignait continuellement soit au sous-ministre de la Voirie, ou soit à un député en particulier. Mais lorsqu'un député recevait une plainte d'un de ses commettants ayant été exproprié, le député faisait toujours appel au ministre, auprès du service d'expropriation, ou auprès du sous-ministre pour servir de contact avec le service d'expropriation. J'ai eu la collaboration de M. Adam. Nous avons tenté de décentraliser, nous avons essayé d'attacher à chacun des districts des agents d'expropriation. Nous avons, dans certains cas, nommé aussi certains agents expropriateurs auprès de certaines divisions. Nous avons aussi nommé ce qu'on appelle des comités de revision pour certaines régions pour des cas d'expropriation qui pourrissent sur les tablettes. Je ne dis pas que ce que nous avons fait a réglé tous les problèmes dans la province de Québec, mais j'ai l'impression que plusieurs problèmes qui avaient été soulevés... Je donne un exemple; Disons que dans un comté une personne avait été expropriée en 1958, je pense...

UNE VOIX: Quel comté?

M. LAFONTAINE: ... et cette personne demandait, je crois \$1,700, et le ministère offrait \$1,500. La personne demandait en plus deux barrières. Le ministère de la Voirie était prêt à lui accorder deux barrières mais face à face; la personne voulait les avoir de biais. Nous avons, avec un de ces comités de revision, dans le comté, accepté les \$1,700, et accordé les deux barrières vis-à-vis. Le cas est présentement réglé.

UNE VOIX: Formidable.

M. LAFONTAINE: Ce cas qui traînait depuis dix ans au ministère de la Voirie avait coûté cher en tenue de dossiers, en correspondance, en frais de voyages de fonctionnaires pour aller vérifier à cause d'une nouvelle intervention soit d'un député, soit d'un maire, soit à cause d'une lettre qu'ils avaient reçue. Je crois bien que nous avons fait oeuvre de pionnier dans cette sphère. Nous avons tenté

d'améliorer les structures qui existaient, et Je dois prolonger ce travail à l'avenir.

Nous avons demandé au conseil de la trésorerie d'affecter certaines sommes à la Direction générale de la recherche afin de permettre un contrôle quasi quotidien de l'expropriation. Je pense bien qu'à ce moment-là cela rejoint non seulement les dires du député de Rouville mais aussi la pensée de tous les députés de l'Opposition.

Je pense que le problème qui survient en expropriation, ce n'est pas un problème, disons — et je n'ai pas l'intention de le politiser — de politique, c'est un problème humain. J'ai toujours considéré et je pense bien que l'ancien ministre de la Voirie va me suivre sur ce terrain-là, qu'il est pratiquement, malgré que le bien commun commande parfois quand nous voyons des cas d'expropriation qui ne sont pas réglés et qui traînent pendant dix, onze ou douze ans. Même pendant deux ans, parce que je calcule qu'une expropriation qui n'est pas réglée après six mois, cela commence à faire pitié.

Je dis, à ce moment-là, que l'expropriation est immorale et amoral.

M. HAMEL: Je parlais pour le futur parce que parmi les 150 cas qui traînaient depuis 1962, depuis 1966, il y en a 146 réglés.

M. LOUBIER: Formidable! C'est formidable!

M. LAFONTAINE: Alors, je remercie le député de Rouville.

M. PINARD: J'espère que le député admet que le comité chargé de faire la révision des cas est là pour travailler et pour les régler.

M. HAMEL: Oui, ça traînait depuis 1962, dans votre temps.

M. PINARD: Oui, ils datent de 1962. C'est ce que le député me dit...

M. HAMEL: Oui, c'est entendu.

M. PINARD: Les travaux de groupe ont été effectués en 1962...

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! A l'ordre! Le député de Frontenac.

M. GRENIER: Pour illustrer, il y a une question qui est toujours restée en suspens chez nous, c'est qu'à l'occasion de travaux qui se

sont faits, je me suis toujours posé la question: Qu'est-ce qu'il y a de fondé ou qu'est-ce qui ne l'est pas?

Une terre était sectionnée et passait dans un pacage, par exemple. Alors, la personne requérante s'est entendue. Une fois, lorsque l'arrangement a été fait, elle aurait voulu avoir un ponceau pour faire traverser ses vaches.

Alors l'officier du ministère est venu là et a dit que le ministère n'était pas autorisé à construire des ponceaux. Alors il a fait sa demande et il a eu ensuite un montant additionnel pour construire un ponceau. On a bâti la route. Il n'a pas demandé qu'on construise son ponceau, à ce moment-là. Une fois qu'il a eu son montant, il disait dans la région qu'il avait eu un montant insuffisant pour le tort qu'on lui avait fait. Mais on a découvert à ce moment-là qu'on avait donné un montant additionnel pour se construire un ponceau qu'il n'avait pas fait construire en réalité. Est-ce que c'était dans la politique du ministère d'agir comme ça?

M. LAFONTAINE: Voici, je pense que la ligne de pensée du ministère...

Est-ce que le député veut continuer?

M. GRENIER: C'est parce qu'à ce moment-là, on lui a répondu cela et on a fait revenir les gens du ministère pour savoir ce qu'il y avait de fondé là-dedans. Parce qu'il disait à des gens qui étaient de ses amis: Je suis bien content, si je pouvais retirer encore un peu plus que cela, je serais content. Alors il est allé voir l'ingénieur et puis là, il voulait retirer de l'argent pour se construire un ponceau, les ingénieurs lui ont dit: Nous te l'avons payé et nous ne te donnerons pas un cent de plus.

Là il a essayé de nous faire entendre qu'il y avait de l'eau et qu'il y avait une grosse montée d'eau le printemps et il aurait voulu avoir un ponceau de cinq pieds pour être capable de faire passer ses vaches, après avoir eu l'argent pour le construire et qu'il ne l'eut pas fait. Alors, finalement, l'ingénieur lui a répondu: Nous t'avons payé ton ponceau, il n'y a pas de grosse montée le printemps, nous allons te mettre un ponceau de trois pieds et tes maudites vaches, tu les passeras à genoux là-dedans.

Alors, nous nous sommes rendu compte que c'était un rouge.

M. LAFONTAINE. Il est dix heures.

UNE VOIX: Moins cinq.

M. MAILLOUX: Est-ce que le ministre peut répondre à l'article 5: Service des expropriations?

M. PINARD: C'est une histoire du député de Frontenac.

M. GRENIER: L'histoire a été vécue chez nous, et c'était un rouge de Saint-Sébastien, je peux le nommer. Alors, son ponceau il ne l'a pas eu parce qu'il avait été payé une fois, et ses vaches il les passe dans un ponceau de trois pieds, c'est bas!

M. LE PRESIDENT: A l'ordre!

M. LACROIX: Il est dix heures moins cinq. Nous voulons monter en haut avant dix heures.

M. LAFONTAINE: M. le Président, parce que nous voulions parler d'expropriation, j'ai voulu être large d'esprit. La question des expropriations allait au poste budgétaire 7, article 1. Ici, ce sont seulement les traitements des fonctionnaires. Là, je l'ai permis ce débat, mais nous allons recommencer.

M. MAILLOUX: Nous sommes d'accord, si nous pouvons recommencer à parler d'expropriation plus tard.

M. LAFONTAINE: A ce moment-là, le poste budgétaire 7, article 1.

M. MAILLOUX: Nous ne parlerons pas d'expropriation?

M. PINARD: Nous terminons à ce moment-là.

M. LAFONTAINE: D'accord.

M. PINARD: Relativement au paiement des indemnités, je pense que nous avons raison de faire la discussion générale du service d'expropriation à l'article 5, parce que nous avons affaire à la procédure en vigueur et au travail du personnel.

M. LAFONTAINE: Je l'ai accepté. Pouvons-nous continuer?

M. MAILLOUX: M. le Président, ce que je voulais demander au service d'expropriation, en ce qui concerne les travaux sur des routes très secondaires — je ne parle pas de routes numérotées ou de grandes routes — c'est que le ministère n'a jamais voulu payer de droits d'expropriation pour les terrains que le ministère occupe. Quand le ministère demande aux municipalités d'avoir les droits de passage, s'il y a un blocage de la part d'un individu, je

pense que, à différentes occasions, il est obligé de payer quand même. Mais cela crée quand même une injustice pour ceux qui, bénévolement, ont donné une largeur supplémentaire pour permettre au ministère de la Voirie de construire un chemin. Est-ce que nous ne devrions pas, une fois pour toutes, dire: Il y a un prix minimal peut-être, mais que tout le monde soit sur le même pied. Parce qu'on paye dans la ville de Montréal et pour des routes secondaires et, quand nous arrivons dans le milieu extrêmement rural...

M. LAFONTAINE: Pour répondre au député, je calcule que le citoyen qui professe un bon civisme, qui est cultivateur, qui donne par exemple cinq pieds de terrain tout le long de sa terre pour que le gouvernement lui bâtisse un chemin, le pave afin de lui enlever de la poussière, ce citoyen se doit de donner son terrain au gouvernement afin que le gouvernement améliore et donne une valeur accrue à la terre.

Maintenant, il y a des gens qui ne veulent pas coopérer, assez souvent. Je me souviens, par exemple, dans un chemin, une région, un député — je ne le nommerai pas, mais c'est un député fédéral — tous les gens avaient donné le droit de passage, personne n'a demandé un sou et le monsieur en question a dit: Oh, ça va coûter cher pour passer chez nous.

Alors, le Service des expropriations a déposé un plan pour une somme de \$16 et quelque chose — si ma mémoire est fidèle — ou \$12 et quelque chose, relativement à la valeur qu'on lui enlevait: Nous allons déposer le plan et nous allons continuer les travaux...

M. MAILLOUX: Il y a un autre problème qui se pose, c'est que...

M. LAFONTAINE: Cela, c'est un manque de civisme.

M. MAILLOUX: ... combien de fois, dans le milieu rural, vous arrivez sur un trait carré alors que les terres qui ne sont pas tellement larges arrivent évidemment sur un côté du chemin, on prend une largeur de 200 pieds ou 300 pieds. Mais sur l'autre côté, la terre est sur l'autre sens. On exige, évidemment, qu'un cultivateur, dans une bonne terre arable, cède une largeur de 10 ou 15 pieds, souventes fois, pour plus que des arpents de longueur, parfois un mille. Je pense qu'à ce moment-là on exige un peu trop des gens qui, quand même ont payé ces fonds de terre-là.

M. LAFONTAINE: Non, si c'est l'avis du député, je le respecte mais ce n'est le mien.

M. LACROIX: Cela arrive assez souvent que le ministère achète et paie. C'est assez rare...

M. LAFONTAINE: Oui, oui.

M. LACROIX: ... que les gens consentent tous à donner...

M. LAFONTAINE: Lorsque nous arrivons, M. le Président, dans un tracé de chemin où, par exemple, le propriétaire terrien nous donne une largeur de cinq pieds et qu'il n'y a aucun bâtiment, nous acceptons les cinq pieds de terrain qui nous sont donnés. Mais lorsque nous avons affaire à une maison et que nous sommes obligés de déplacer l'édifice, la maison ou la grange ou encore rebâtir, c'est évident que nous payons pour les dommages réels. Je pense bien qu'une personne qui donne son terrain pour la construction d'une route qui va le sortir beaucoup mieux, dans le fond, à ce moment-là, il est du devoir de la personne de nous donner le terrain.

M. GRENIER: Je pense, M. le Président, à part ça, que généralement pour les routes qui sont plus que secondaires, il arrive souvent que ces routes relèvent du ministère de la Colonisation et lui n'a pas autorité pour exproprier. Alors, les terres sont toujours données...

M. MAILLOUX: Nous parlions des travaux du ministère de la Voirie et non de la Colonisation.

UNE VOIX: Oui, oui.

UNE VOIX: Adopté.

UNE VOIX: Le poste budgétaire 5, article 1, adopté?

M. LACROIX: Bien, il est passé dix heures, M. le Président, nous aurons d'autres questions.

M. LOUBIER: Très bien.

M. LAFONTAINE: Maintenant est-ce que l'Opposition veut faire tout le débat sur l'expropriation au poste budgétaire 5, article 1? Je n'ai pas d'objection du tout à vider le problème.

M. PINARD: C'est-à-dire, en Chambre, cet après-midi, avant de descendre en commission, j'ai soulevé le problème du rapport Alary. Le premier ministre m'a répondu — le ministre était présent, il doit s'en souvenir — qu'il serait possible de discuter des principales recommandations contenues dans le rapport préliminaire. S'il ne nous est pas possible de discuter des recommandations contenues dans le rapport final, le premier ministre a même dit qu'il serait possible, pour les fins de la discussion en commission, de déposer...

M. LAFONTAINE: J'ai entendu le premier ministre dire que mercredi, au conseil des ministres, il était censé être question du rapport Alary. Je n'ai pas compris que le premier ministre ait dit qu'il le déposerait en Chambre.

M. PINARD: Il faudrait vérifier au journal des Débats.

M. LAFONTAINE: Le premier ministre a répondu à ce moment-là qu'il le déposerait en temps et lieu.

M. PINARD: Alors, reportons la discussion à demain. J'aurais des remarques à faire sur l'administration et le service des expropriations.

M. LAFONTAINE: Est-ce que nous pourrions continuer, parce que nous sommes entrés dans certains détails, afin de terminer complètement l'expropriation?

M. LE PRÉSIDENT: Alors, à demain.

(Fin de la séance; 22 h 2)